

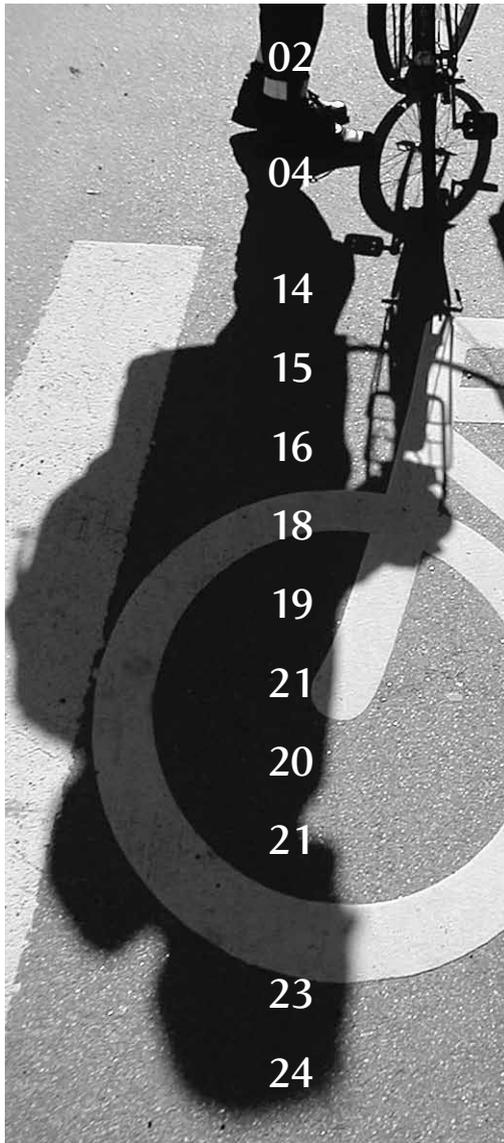
magazin

HAMBURG

4/03

Inhalt

Kurzmeldungen/ Kleinanzeigen	02
Aggression im Straßenverkehr	04
Planung für Fußgänger	14
Presseschau	15
Kreisverkehr	16
Urteile: Gehwegradeln	18
Plus – Minus	19
Jahresrückblick	21
Leserecho	20
Presseschau	21
Veranstaltung: Räder in Uganda	23
Adressen/Impressum	23
Fördermitglieder	24



EDITORIAL

Wer schon einmal in Kalifornien Auto oder in Kopenhagen Fahrrad gefahren ist, weiß, dass was dran ist am Marx'schen Diktum, wonach die Umstände den Menschen prägen. Wieder zurückgekehrt in den heimischen Verkehr, hat sich schon mancher Urlauber plötzlich wie ins Irrenhaus versetzt gefühlt und gemerkt: Die Verspanntheit und Aggressivität, mit der Verkehrsteilnehmer einander hierzulande begegnen, ist nichts Gottgegebenes und auch keine anthropologisch unveränderliche Konstante, sondern hängt in hohem Maße damit zusammen, wie bei uns Verkehr organisiert wird. Es geht, so lernt man anderswo, auch anders: Entspannt, freundlich, gelassen – und dennoch zügig. Es müssen eben Planer und Politiker auch Umstände schaffen, in denen solche Tugenden gedeihen können. Verkehrserzieher hätten dann noch ein Übriges zu tun. Bei uns hingegen wird Aggression geradezu gezüchtet. Was da genau geschieht, und in welche Richtung Maßnahmen gehen müssten, die dem entgegenwirken, ist da das Schwerpunktthema dieses Heftes.

Dem manchmal vernachlässigten Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern widmen sich weitere Artikel, wobei auch hier deutlich wird: Wenn zweien zugunsten eines stärkeren Dritten zu wenig Platz gelassen wird, führt das oft dazu, dass sie sich auch noch gegenseitig beharken. Schöner wär's, sie würden sich gemeinsam Raum zurückgewinnen.

Und weil wir ein weltoffener Verband sind, richten wir – natürlich erst, nachdem wir wie immer sorgfältig ins örtliche Detail gegangen sind – unseren Blick diesmal auch in weite Fernen: In manchen Ländern hat das Rad eine ökonomische Bedeutung, die weit über das hinaus geht, was wir mit ihm verbinden. Ein Bericht aus Uganda zeigt das – und lädt zu einer Informationsveranstaltung ein.

Die Redaktion wünscht (keine Aggression, sondern) viel Spaß beim Lesen.

*Frank Rutkowsky
und die Redaktion ADFCmagazin Hamburg*

Radweg oder Parkplatz

Nicht nur Autos, die auf einem Radweg parken, stellen eine Gefahr für RadlerInnen dar. Gerade dort, wo die Kraftfahrzeuge direkt neben dem Radweg stehen, wird es kritisch: Viele Verkehrsteilnehmer sehen die möglichen Probleme nicht. Daraus leitet der ADFC seine Forderungen ab, keine Radwege direkt neben Parkplätzen anzulegen. Wir berichteten in den letzten Ausgaben darüber. Um möglichst viele Rad- und Autofahrer zu erreichen, stellte der Arbeitskreis Verkehr des ADFC Hamburg jetzt in einem Faltpfad die unfallträchtigen Situationen zusammen. Sie erhalten den Folder kostenlos in den Infoläden.

RFW Hamburg-Bremen

Kürzlich fand eine Sitzung des Anrainerkreises des Radfernwegs (RFW) Nordheide statt. Er ist Teil mehrerer Fahrradrouten-Netze: Niedersachsen-Netz, D-Netz und EuroVelo. Trassenführung und zukünftiges Logo wurden abgestimmt. Beschlossen wurde nämlich, diesen schon lange bestehenden RFW wieder zu beleben. Zukünftig wird er den Namen »Radfernweg Hamburg-Bremen« tragen. Die Hansestadt Hamburg schickte keinen Vertreter zu dem Treffen.

Schildawald

Ungewöhnliche Verkehrsschilder konnten die Verkehrsteilnehmer bei einem Spaziergang oder einer Fahrt in der Blankeneser Landstraße betrachten. Anfang Juni waren über Nacht einige von ihnen durch eine Bilder-Geschichte geschmückt, die die Gründung einer Kleinfamilie zum Thema hatte (siehe Fotos). Gehalten waren die Motive in weiß auf typisch blauem Grund. Oberflächlich betrachtet kamen sie deshalb recht unauffällig daher. Da wir selbst mit der jüngsten Ausgabe der Straßenverkehrs-Ordnung keines dieser inzwischen wieder ersetzten Verkehrszeichen entschlüsseln konnten, dürfte es sich um einen kreativen Scherz gehandelt haben. Ziemlich gelungen, finden wir.

Psychologische Hilfe

Unfallpfer werden von ständigen Gedanken an den Unfall gequält, sie zeigen Angst, Vermeidungsverhalten, haben evtl. bleibende körperliche Behinderungen. Manchmal belasten Schuldgefühle, oder es ist der Verlust eines Angehörigen zu beklagen. – Für Erwachsene gibt es ein neues kostenloses Beratungsangebot, das diese Themen aufgreift. Telefonisch oder im persönlichen Gespräch stehen dafür PsychologInnen zur Verfügung. Opferhilfe Beratungsstelle, Paul-Ne-vermann-Platz 2-4, 22765 Hamburg, Tel.: 38 19 93, Mo-Fr 10-13 Uhr, Di-Do 14-17 Uhr

Kleinanzeigen

Eine Integrationskita in Dulsberg benötigt für die Reparatur ihrer Dreiräder Fahrradpedale (einzeln oder im Paar). Am besten geeignet sind die Uraltmodelle mit viel Hartgummi. Abzugeben beim ADFC Hamburg.

Radurlaub im Schnee oder lieber gleich Ski-Langlaufen: Ich suche nette Leute für einen preiswerten Ski-Langlaufurlaub zum Jahreswechsel. Gerne in Norwegen. Michael Bab, Tel.: 69 79 16 04, m.bab@web.de



NeuesausdemSchildawald



Raus aus dem Alltag,
aufatmen, frei sein!



Mit Ausrüstung vom Spezialisten.

EXTRA TOUR
DIE OUTDOOR-AUSRÜSTER

Schlankreye 73 • 20144 Hamburg • Tel 040 / 422 60 22
Fax 040 / 422 60 62 • www.extra-tour.com



Termine:

Fahrrad in Uganda

Vortrag und Diapräsentation: Mi., 03. September, 18:30 Uhr und Mi., 10. September, 19:30 Uhr, siehe Seite 22.

Schrauben lernen

Wenn Sie ein Rad ab haben, kommen Sie doch einfach nach Wilhelmsburg in die Honigfabrik. Denn da erfahren Sie bei unserem Fahrradreparatur-Seminar, wie Sie Ihr Rad wieder heil kriegen.

In kleinen Gruppen lernen Sie alles Wissenswerte, um sich bei Pannen und kleinen Reparaturen selbst helfen zu können – natürlich begleitet von fachlich versierten Referenten. Auch für individuelle Fragen steht ausreichend Zeit zur Verfügung. Vorerfahrungen im Bereich von Fahrradtechnik und -reparatur sind nicht erforderlich.

Am 7. September geht es von 11 bis 17 Uhr um Pannenhilfe und Fahrradpflege. Das Licht flackert, die Bremse quietscht, der Reifen ist platt? Lernen Sie bei uns, wie Sie mit einfachen Mitteln kleine Defekte am Fahrrad schnell beheben können. Außerdem geben wir Ihnen Tipps zur optimalen Pflege Ihres Fahrrades.

Die Kursgebühr beträgt 25 EUR für ADFC-Mitglieder und 30 EUR für Nicht-Mitglieder. Es ist eine schriftliche Anmeldung erforderlich. Anmeldeschluss ist am 27. August. Die Unterlagen dafür erhalten Sie in der Geschäftsstelle Wandsbek – Anruf genügt.

Fahrrad-Demo

Fahrrad-Demo mit Zwischenkundgebung in der Stresemannstraße und anschließendem Besuch bei der autofreien Siedlung Saarlandstraße. Dort gibt's Führungen durch das Wohngebiet. Start der Demo ist um 15 Uhr am Gänsemarkt. Die Streckenlänge beträgt etwa 15 km. Termin: 20. September, 15 Uhr ab Gänsemarkt

Fahrrad-Flohmarkt

Am 20. September ist auch wieder der ADFC-Fahrrad-Flohmarkt im Umweltzentrum Karlshöhe 60d. Von 10–12 Uhr werden hier Fahrräder und Fahrradteile angeboten. Eine Standgebühr wird nicht erhoben, der Eintritt ist frei.

Einladung zur Landesversammlung

Wir laden Sie herzlich zur Landesversammlung des ADFC Hamburg e. V. am Sonnabend, 27. September 2003, ein. Sie findet ab 13 Uhr im Hamburgerhaus Eimsbüttel, Doormannsweg 12 statt (U-Bahn Emilienstraße, Metrobus 20). Bitte bringen Sie Ihren Mitgliedsausweis mit. So sieht die vorläufige Tagesordnung aus: Eröffnung, Wahl der Versammlungsleitung und der ProtokollantIn, Grußwort, Genehmigung der Tagesordnung, Tätigkeitsbericht des Vorstands, Kassenbericht 2002, Bericht der Rechnungsprüfer, Beschlussfassung über die Entlastung des Vorstands, Wahlen: 1. Delegierte für die Bundeshauptversammlung, 2. Delegierte für den Hauptausschuss, 3. RechnungsprüferInnen, Beschlussfassung über den Haushalt 2004, Anträge, Verschiedenes. Alle Mitglieder sind antragsberechtigt. Die Anträge müssen bis zum 17. September in der Geschäftsstelle eingetroffen sein. Verspätete Anträge bedürfen der Zulassung durch die Versammlung.

Viele Grüße, Der Vorstand
(Den Rechenschaftsbericht des Vorstands finden Sie auf Seite 21.)

Aktiventreffen

30. September, 16 - 18 Uhr, ADFC-Geschäftsstelle

ADFC-Aktive und Interessierte treffen sich zu einem lockeren Austausch. Bei Kombinationen wie Bier mit Kuchen wollen wir Ideen entwickeln, Anregungen entgegennehmen oder neue Artikelideen für das ADFC-Magazin notieren. Ein oder zwei Arbeitskreise werden zu Beginn Aktuelles aus ihrem Bereich vorstellen. Wir freuen uns sehr, wenn Sie als Mitglied diesen Tag nutzen, beim ADFC reinzuschnuppern. Sie verpflichten sich zu nichts ;-). Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.



Am 20.09.2003 wird für eine andere Verkehrspolitik demonstriert

Im Straßenverkehr geraten wir als RadfahrerInnen immer wieder in Situationen, bei denen uns die kalte Wut packt. Oft sind wir auch den Aggressionen von Autofahrern oder Fußgängern ausgesetzt. In den letzten Jahren hat sich das Klima auf den Straßen Hamburgs verschärft. Grund genug für die Redaktion, sich mit dem Thema »Aggression« einmal ausführlich zu befassen und es von verschiedenen Seiten zu beleuchten. Im Alltag verlieren wir die Perspektive der anderen Verkehrsteilnehmer ja allzu oft aus den Augen.



St. Anger

Warum mich manchmal beim Radfahren der unheilige Zorn packt

Die neue Metallica-Scheibe heißt St. Anger. Den Kritiken nach zu urteilen ist sie eher enttäuschend, da vornehmlich geprägt von aggressivem Lärm. Na, denke ich mir, die Jungs sind wohl zuviel Fahrrad gefahren.

Dieses Gefühl des Zornes kenne ich. Es kommt auf, wenn ich mich von anderen VerkehrsteilnehmerInnen schlecht behandelt fühle. Neulich auf der Halberstraße zum Beispiel: Die Grindelallee überquerend bleibe ich gleich auf der Straße und fahre mit 27 km/h Richtung Rothenbaumchaussee. Hinter mir so ein Second-Hand-Mercedes aus den frühen Neunzigern, Kennzeichen KT – ... Überholt mich hupend und gestikuliert: Fahr mal auf den Fußweg. Ja, richtig, ein Fußweg, Radfahrer frei. Und das ist das Schlimmste: Frau ist in vollem Recht, ER kommt auch noch aus dem Ausland und will MIR Vorschriften machen. Mein Hals wird so dick, dass ich ihn an der nächsten Ampel bitte, das Fenster runter zu kurbeln und ihn über das Unrecht informiere, in dem er sich befindet. Daraufhin kriege ich das Prädikat »blöde Schlampe« verliehen.

Absteigen und meditieren?

Natürlich sollte ich jetzt kurz absteigen, fünf Minuten meditieren und dann breit grinsend weiter fahren. Dafür fehlt natürlich die Zeit. Stattdessen gönne ich mir ein paar tiefgelbe Ampeln, um den Rüpel dann auf der Rothenbaumchaussee zu verheizen. Ganz schön gefährlich für mich, aber irgendwie reinigend. Genauso wie den Doppelauspuff-Spinner an der roten Ampel wieder zu treffen, der mich eben noch beim Überholen fast in den Rinnstein befördert hat. Ach ja, apropos Schlampe. Das schießt mir auch gern mal durch den Kopf. Zum Beispiel, wenn mir in der Schanze so 'ne Mini-Puma-Handtaschen-Tussi vors Rad läuft und frech auf dem Radweg stehen bleibt, auch nach mehrfachem freundlichen Klingeln. Manchmal sind eben einfach alle anderen Feinde. Auch der coole Mountainbiker, der mir auf der falschen Seite fahrend ohne jedes schlechte Gewissen entgegen rast, so dass ich in die Eisen gehen muss ...

Nach einem solchen Tag möchte ich manchmal das Verkehrsmittel wechseln. »Fahr doch einfach langsamer«, höre ich meinen Freund Carsten säuseln, der sich regelmäßig über meine Wutaus-

brüche lustig macht. Aber ich kann nicht. Für mich fängt der Spaß beim Radfahren eben erst bei einer gewissen Geschwindigkeit an. Was nicht heißt, dass ich selbst rücksichtslos fahre. Im Gegenteil: Wie auch beim Autofahren ist meine Maxime, Situationen zu antizipieren und stets defensiv zu fahren. Genau darin liegt das Aggressionspotenzial. Irgendwann habe ich immer das Gefühl, für alle anderen um mich herum mitdenken zu müssen. Die Altruistin in der Welt der Egoschweine.

Schlüsselerlebnis

Der Schlüssel zu meiner Erlösung liegt einmal mehr im Perspektivwechsel. Das kann allerdings nicht immer gelingen und ist häufig auch nur in der Rückschau möglich. Ein Schlüsselerlebnis hatte ich vor ein paar Tagen in der Ottenser Ohmstraße. Ich fuhr langsam auf spielende Kinder zu. Plötzlich kam zwischen den parkenden Autos ein kleiner Junge auf seinem Tigerenten-Rad hervor. Ich hatte keine Chance und fuhr in sein Vorderrad. Glücklicherweise ist ihm nichts passiert, aber seine schreckgeweiteten Augen werde ich so schnell nicht vergessen. »Es gibt schwächere Verkehrsteilnehmer als mich!«, war die Lehre, die ich daraus gezogen habe. Meine Perspektive ist seitdem wieder ein wenig gerade gerückt. Vielleicht hilft das ja auch in den kommenden Sommermonaten bei der ein oder anderen Situation, wenn mir mal wieder der Kamm schwillt ...

Amrey Depenau



Von Nichts kommt nichts

Was macht aggressiv? Der Radler? Der Autofahrer? Die bauliche Situation?
Wir stellen verschiedene Vermutungen dazu vor.



Jeder kennt unzählige Straßenabschnitte. Trotzdem häufen sich an bestimmten Punkten – so jedenfalls der Eindruck von Radlern – die Aggressionen der Autofahrer. Was für den einen die Jungiusstraße zwischen Gorch-Fock-Wall und Marseiller Straße/Bei den Kirchhöfen, ist für den anderen der Poelchaukamp und für den nächsten der Elligersweg oder der Rübenkamp. Wieder ein anderer denkt mit Grausen an den Verlauf Harkortstraße-Lessingtunnel-Barnerstraße: Radwege sind entweder nicht vorhanden oder jedenfalls nicht benutzungspflichtig. Der Radler fährt also legal auf der Fahrbahn. Trotzdem sind Anhupen, haarscharfes Überholen und der Versuch, ihn aus dem Auto heraus zu erziehen, an der Tagesordnung.

Bemühen sich die Radler, Gründe für Aggressionen gerade an diesen Orten zu benennen, wird das Bild wieder uneinheitlich: Zu breite Fahrbahn sagt der eine, besonders enges GeKnäuel beobachtet der andere. Sicher ist, dass viele Auto- und Radfahrer bis heute nicht die Verkehrsregeln zur gelockerten Radwegebenutzungspflicht kennen, wie sie seit 1998 gelten.

Warum eigentlich?

Manche Medien gefallen sich in der Rolle, Aggressionen zu schüren, indem sie die Autofahrer als verfolgte, finanziell ausgequetschte Minderheit darstellen und Radlern generell ein rüpelhaftes Verhalten unterstellen. Mancher zeigt dem nächsten Radfahrer, was er hiervon hält. Versucht man, einen Autofahrer, der eben noch brutalst möglich überholt hat, an der nächsten Ampel über die Rechtslage bezüglich der Radwegebenutzungspflicht aufzuklären, stößt man in der Regel auf Unzugänglichkeit für Argumente. Zeigt man solche Fahrer an,

stellt die Staatsanwaltschaft die Vorgänge mangels öffentlichen Interesses wieder ein. Die unter Umständen für den Radfahrer lebensbedrohliche Aggression des Autofahrers bleibt also ohne Konsequenz. So etwas verstärkt dessen negatives Verhalten.

Aber vielleicht lösen die Radler selber Aggressionen aus? Die Ironie der Geschichte ist leider, dass, wer ohne Licht links der Fahrbahn den Fußweg in Gegenrichtung einer nicht freigegebenen Einbahnstraße befährt, weniger mit aggressiven Autofahrern zu tun haben wird als jemand, der zügig, beleuchtet, in richtiger Fahrtrichtung, legal auf der Fahrbahn fährt. Das hat etwas damit zu tun, dass die Zuweisung von Räumen Territorien schafft und damit Grenzen, erklärte einst der Verkehrspsychologe der Züricher Polizei. »Wir wissen aus der Geschichte und aus der Psychologie des Menschen, dass Räume in Besitz genommen und Grenzen verteidigt werden. Der Konflikt ist programmiert.« Soll heißen: Relativ egal, ob der Radler auf der Fahrbahn stört oder nicht, er muss aus Sicht des Autofahrers von da verschucht werden.

Nach Lust und Laune

Allein durch das eigene Verhalten löst kaum jemand Aggressionen beim anderen aus. Dazu gehört ein »komplexes Netzwerk interagierender Bedingungsfaktoren«, meint das Bundesministerium für Verkehr. Abgesehen von der relativ kleinen Gruppe notorisch aggressiver Menschen kann sich jeder Verkehrsteilnehmer nämlich in Abhängigkeit von der Situation und seiner individuellen Befindlichkeit sowohl partnerschaftlich als auch rücksichtslos verhalten. Eine Person kann sich also in ein und derselben Situation ganz unterschiedlich benehmen.

Darüber hinaus wird eine einzige Situation von verschiedenen Personen auch verschieden erlebt und bewertet.



»Hey Mann, lass' uns die Straße teilen ...«

Die Straße teilen

Bei der Züricher Polizei sind die Erkenntnisse in eine Kampagne geflossen, die sie mit maßgeblicher Beteiligung der dortigen IG Velo vorbereitet hatte. Unter dem Titel »Die Straße teilen« wurden dort Radfahrer ermutigt, ihren Platz im Straßenverkehr zu beanspruchen und nicht den Gehweg zu befahren. Gleichzeitig wurde an die Autofahrer appelliert, den verletzlichen Velofahrern mit Toleranz zu begegnen. Unterstützt wurde die Aktion durch Broschüren, die das gewünschte Verhalten darstellten und an alle Käufer von Autobahnvignetten verteilt wurden. Die Polizei sponserte kostenlose Leihräder, damit möglichst viele Menschen den Straßenverkehr aus Radlerperspektive kennen lernen konnten. Man wünscht sich solche Ansätze auch in Hamburg. Daran ist aber derzeit nicht zu denken.

Ulf Dietze



Gute Aggression – schlechte Aggression

Philosophische Betrachtung

Aggression wird gewöhnlich negativ bewertet. Die Bemerkung »Du bist heute aber aggressiv« dürfte kaum als Lob gemeint sein. An sich ist Aggression jedoch nichts Schlechtes.

Das lateinische »aggredi« bedeutet nicht in erster Linie »Angriff«, sondern »Herangehen«, also die Fähigkeit, sich einer Sache oder Person zu stellen, etwas anzupacken und zu bewältigen. Ohne diese Fähigkeit könnten wir weder Probleme lösen noch Auseinandersetzungen bestehen.

Die mehr oder minder gewaltsame Aggression stellt eine Sonderform dar, die von der Natur für Situationen vorgesehen ist, in denen es um vitale Interessen geht. Bei Lebensgefahr schaltet der Körper instinktiv auf Flucht oder Angriff um und mobilisiert – unter

anderem mithilfe des Stresshormons Adrenalin – buchstäblich letzte Reserven.

Das sogenannte Böse

Woher die besonders grausamen oder sinnlosen Formen von Aggression kommen, die nur uns Menschen eigen sind, ist umstritten. Der Verhaltensforscher Konrad Lorenz stellt in seinem Bestseller »Das sogenannte Böse« die Behauptung auf, der Mensch besitze ein angeborenes Aggressionspotenzial, das am besten in Schach gehalten werden könne, wenn man es, z.B. durch Sport, kanalisiert und kultiviere.

Der Psychoanalytiker Erich Fromm nennt die bösartige Aggression »Destruktivität«. Er betrachtet sie als Folge

seelischer Fehlentwicklungen von Menschen, deren Grundbedürfnisse nach Liebe und schöpferischem Tun sich nicht erfüllen können und daher in verdrehter, zerstörerischer Weise zum Ausdruck kommen. Für ihn krankt unsere ganze Kultur an einer elementaren Beeinträchtigung der Liebesfähigkeit.¹

Wenn der Adrenalinpiegel steigt

Was wir im Alltag als Aggressivität bezeichnen, meint oft die Gereiztheit, mit der Menschen aufeinander reagieren, wenn sie unter Stress stehen, weil sie wichtige Bedürfnisse bedroht sehen.

Dabei hängt es nicht nur von der Mittelwelt ab, was ich als Bedrohung empfinde, sondern bis zu einem gewissen Grade auch von meiner Lebenseinstel-

Das dickste Tourenangebot für Familien rund um Hamburg: 80 Rundtouren mit über 2.500 Kilometern !!

Entweder im großen Sammelband:

Mit dem Fahrrad auf Entdeckertour - HAMBURG

340 Seiten Tourenbücher + 96 Seiten Kartenhefte = 436 Seiten Radelspaß!
Dieser Sammelband aus den beiden vorgenannten Büchern ist ein starkes Stück für jeden Radler! Von Stade bis Lüneburg kann man die Touren des Tourenbaukastens kombinieren oder auch von Schneverdingen in der Heide bis nach Lübeck an der Ostsee! Toll sind die "Minitouren für Familien mit Kindern: Schon ab 7 - 8 Jahren können sie die "kurzen Touren für kurze Beine" und die vielen Entdeckertipps genießen!!
ISBN 3-933 251-04-4, über 400 Seiten Radelspaß - tolle Karten für nur 17,90 €

Oder auch als Einzelbuch:

Radtouren und Entdeckertipps - 40 Radtouren zwischen Elbe und Lüneburger Heide

Unser Tipp für den Ausflug zur Obstblüte ins Alte Land!
160 Seite Tourenbuch + 48 Seiten Kartenheft 1:75 000 = 208 Seiten Radelspaß!
ISBN 3-933 251-00-1, nur 10,50 €

Radtouren und Entdeckertipps - 40 Radtouren zwischen Hamburg und der Alten Salzstraße

Ein echtes HAMBURG-Radelbuch mit vielen HVV-Tipps!
180 Seiten Tourenbuch + 48 Seiten Kartenheft = 228 Seiten Radelspaß!
ISBN 3-933 251-01-X, nur 10,50 €



Erhältlich in den ADFC-Infoläden, im Buchhandel oder beim Stadt- und Freizeitverlag, FAX 04182/ 293830

lung und der Deutung, die ich den Ereignissen gebe. Wenn ich erst in letzter Minute aus dem Haus gehe, trägt jede kleine Verkehrsstörung die Gefahr in sich, dass ich meinen Termin nicht schaffe. Mein Adrenalinspiegel steigt, kann aber nicht nützlich umgesetzt werden, weil ich ja festsitze – er steigt noch weiter. Führe ich fünf Minuten früher los, könnte ich auf dieselben Ereignisse entspannter reagieren.

Gleiches mit Gleichem

Die größte Wucht gewinnen Aggressionen, wenn das Selbstwertgefühl betroffen ist. Nicht der einzelne, möglicherweise harmlose, Vorfall bringt das Blut zum Kochen, sondern das durch ihn ausgelöste Gefühl, missachtet zu werden. Nicht das – wengleich vielleicht erschreckende – Geräusch der Hupe regt mich so sehr auf, sondern die von mir als Wegscheuchen, also Herabsetzung, empfundene Haltung des Autofahrers; weniger der miserable Radweg als die darin erkennbare Gleichgültigkeit der Stadtplaner mir gegenüber.

Auf Herabsetzung reagieren wir oft reflexartig mit dem Wunsch, ein

Gleichgewicht herzustellen – indem wir den Gegner ebenfalls herabsetzen. So folgt auf das Hupen der Stinkefinger usw. Die Eskalationsspirale dreht sich und kann nur unterbrochen werden, wenn einer der Beteiligten »aussteigt« und einen anderen Ton anschlägt – sofern die Kontrahenten überhaupt ins Gespräch kommen.

Strukturell wären zur Vermeidung sinnloser Aggression vielerlei Fragen an unsere Kultur zu stellen – etwa an ihre Fixierung auf Schnelligkeit. Hohes Tempo macht Reaktionsräume eng, erzeugt also Stress, und vermindert die Fähigkeit, Ungeplantes als Bereicherung wahrzunehmen. Verkehrsplaner müssten mehr gemischte Zonen schaffen, in denen sich ein gemächlicherer Fortbewegungsstil entwickeln kann. Wo das nicht möglich ist, sollten die verschiedenen Wege und Spuren so voneinander getrennt werden, dass keine unnötigen Reibereien entstehen und sich niemand grundsätzlich benachteiligt fühlen muss.

Frank Rutkowski

Anmerkung

¹ Erich Fromm: Anatomie der menschlichen Destruktivität

Aggressives Fahrverhalten ist ein globales Problem

Bei einer aktuellen Untersuchung durch EOS Gallup Europe bestätigte die überwiegende Mehrheit der Befragten aus 23 Ländern, sich manchmal über das Verhalten anderer Autofahrer zu ärgern. Im Auftrag der Responsible Young Drivers Foundation (www.ryd.be) waren 13.673 Autofahrer aus 23 Ländern in der ganzen Welt befragt worden.

Opfer/Täter

66% der US-Befragten waren schon einmal Opfer aggressiven Fahrens; 68% gaben zu, ihrerseits gelegentlich aggressives Verhalten beim Fahren zu zeigen. Von den EU-Befragten waren 48% aggressivem Fahren ausgesetzt; 51% hatten dieses selbst gezeigt. Von allen

Befragten, die sich selbst als gelegentlich aggressiv beim Fahren bezeichneten, waren 7 von 10 in den 12 Monaten vor der Befragung auch Opfer von Aggression.

Kulturelle Unterschiede

Die Art der Aggression im Straßenverkehr variiert stark. 77% der Australier gaben an, durch obszöne oder aggressive Gesten beleidigt worden zu sein, in Japan waren es nur 9%. Demgegenüber scheint dichtes Auffahren die bevorzugte Methode in Japan zu sein: 70% der Befragten hatten dies schon erlebt. Von den befragten Argentinern wiederum waren 70% der verbal attackiert worden.

Amrey Depenau





Wut im Bauch

Aggression – medizinisch und verkehrspsychologisch gesehen

Ich fahre auf einer Radspur. Auf dem angrenzenden Gehweg sind einige Autos schräg geparkt. Ohne Vorwarnung schiebt sich ein Fahrzeug rückwärts aus der Parklücke hervor und blockiert mir den Weg. Gerade eben kann ich noch ausweichen und habe Glück, dass von hinten kein anderes Auto kommt. Oder anders herum: Ich fahre die Friedensallee hinunter, auf einem Stück, wo der ADFC die Aufhebung der Benutzungspflicht erreicht hat. Ein Auto naht von hinten und kann nicht überholen, da von vorne ein anders Fahrzeug kommt. Der Fahrer bremst, hupt, drängelt sich dann vorbei und macht wütende Zeichen.

Zwei Situationen, in denen es nur so knistert. Wer auf einer Radspur wie oben in die Klemme gerät, macht seiner Angst und Wut schon mal durch Pöbeln Luft. Der Autofahrer in der zweiten Szene fühlt sich im Recht und reagiert ebenfalls aggressiv. Was passiert in diesen Momenten eigentlich im Körper? – Und nach welchen psychologischen Prinzipien agieren wir im Verkehr?

Im Körper

Die Emotionstheorie begreift Angst und Zorn als ein Paar von Gegenpolen. Je größer die Angst, die ich in einer Situation verspüre, desto größer der Zorn, mit dem ich auf meinen Gegner losgehe. Beide Gefühle führen zu einer messbaren Erhöhung der Herzfrequenz. Wer zornig ist, nimmt außerdem auch noch erhöhten Blutdruck in Kauf. Der amerikanische Psychologe Newton Hightower, der sich auf »angerbusting« spezialisiert hat, beschreibt die zornige Reaktion des Körpers eindrucksvoll:

»Das sympathische Nervensystem und die Muskulatur machen sich bereit zum körperlichen Angriff. Die Muskeln spannen sich an, Blutdruck und Herzfrequenz gehen ab wie eine Rakete. Etwaige Verdauungsprozesse kommen zum Stillstand. Bestimmte Bereiche im Gehirn werden stimuliert, was eine Veränderung der Chemie im Gehirn zur Folge hat. Sind Sie zornig, verändern sich Ihre Körperfunktionen zum Nachteil.«

Im Verkehr

In den verschiedenen Bereichen des Lebens gibt es immer wieder Konstellationen, die ein hohes »aggressives Potenzial« haben. Denken wir nur an die notorische Zahnpastatube, die zerknautscht und offen im Badezimmer herumliegt und schon in so mancher Beziehung der Stein des Anstoßes war. Oder an die neue Vorgesetzte im Job, wo man doch eigentlich selbst mit der Beförderung dran gewesen wäre ... Der Straßenverkehr ist voll von solchen Konstellationen. Insbesondere weil hier mindestens drei Parteien aufeinander treffen, die alle verschiedene Perspektiven haben: Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer. Wer nicht ständig mit voller Konzentration bei der Sache ist, gerät zwangsläufig in Konflikt mit einer anderen Partei.

Die aggressive Re-Aktion ist dabei subjektiv nur logisch, denn man sieht sich selbst nicht so, sondern findet immer gute Gründe für sein Verhalten. Der Verkehrspsychologe Volker Linneweber macht dabei das »Benachteiligungssyndrom« aus: »Meist empfindet er (der Aggressive) sich als von anderen Verkehrsteilnehmern benachteiligt, behindert, will nur reagieren, heimzahlen, es dem anderen zeigen.« Die Entwicklung feindseliger Auseinandersetzungen wird im Straßen-

verkehr noch gefördert, indem das Gegenüber de-individuiert und stereotypisiert wird: Der Scheiß-Kurierfahrer, das Fahrrad, der Porsche ...

Wie kann diese brisante Gemengelage entschärft werden?

Nach Linneweber ist »eine Entschärfung kritischer Verkehrssituationen dann zu erwarten, wenn die Bedingungen für das Erleben jeweils eigener Benachteiligung reduziert werden.«

Dies ließe sich vor allem durch zwei Maßnahmen erreichen: Zum einen sollte endlich Tempo 30 flächendeckend in Städten eingeführt werden. Damit wäre den Autofahrern der subjektive Anlass genommen, sich durch Radfahrer auf »ihren Straßen« behindert zu fühlen. Der Verkehr würde wirklich fließen. Schnelle Radfahrer könnten überall die Straße nutzen und kämen nicht mehr in Konflikt mit Fußgängern.

Zum anderen sollten alle Verkehrsteilnehmer angeregt werden, regelmäßig die Perspektive der anderen Parteien einzunehmen. Die Fahrschulen »Verkehr Human« in Berlin versuchen das bereits seit einigen Jahren. Michael Walk, einer der Gründer der Initiative: »Wer in der Lage ist, während des Autofahrens die Sichtweisen von Fußgängern und Radfahrern mitzudenken, für die oder den ist die Geschwindigkeitsmaxime auf unseren Straßen nicht mehr selbstverständlich.«

Tempo 30 in der Stadt wäre eine politische Entscheidung, von der wir in Hamburg leider Lichtjahre entfernt sind. Hier wird ja Aggression förderndes Verhalten momentan eher groß geschrieben. Tempo 60 auf den Haupteinfallsstraßen spricht eine deutliche Sprache.

Amrey Depenau

DIE WELT vom 31.05.03 schreibt:

Verkehrs- Rowdies legen sich mit der Polizei an

Auf Hamburgs Straßen regiert immer häufiger das Gesetz des Dschungels.

Am Donnerstag wurden Polizeibeamte mehrfach daran gehindert, Rettungsfahrzeugen den Weg frei zu machen. So konnte ein Einsatzwagen der Feuerwehr den Schulgartenweg in Bahrenfeld nicht passieren, weil dort auf beiden Straßenseiten Fahrzeuge trotz absoluten Halteverbots parkten. Die Polizei erteilte daraufhin elf Abschleppaufträge und verteilte 33 Verwarngelder. Doch statt die Fahrzeuge rasch zu entfernen, sammelten sich dort rund 70 Passanten und kommentierten lautstark das Einschreiten der Polizisten. Auf die Aufforderung eines Mannes begannen schließlich 20 Personen sogar, die Fahrbahn zu blockieren und brachten den Verkehr vollständig zum Erliegen. Erst als zehn Polizeiwagen mit zwei Hunden am Ort eintrafen, konnte die Fahrbahn geräumt werden.

Ein ähnlicher Vorfall ereignete sich am Falkensteiner Ufer in Rissen. Schon am Mittag musste die Polizei zwei Mal ausrücken, weil sich zwei Rettungswagen festgefahren hatten. Am Nachmittag schritt die Polizei erneut ein, wurde aber auch hier von einem Verkehrsteilnehmer gehindert: Ein 67-jähriger Radfahrer bepöbelte den Polizeibeamten und scharte binnen kurzer Zeit mehrere Passanten um sich. Einem Platzverweis wollte der Mann nicht folgen, so dass gegen ihn Anzeige erstattet wurde. Auf Grund dieser Vorfälle appellieren Polizei und Feuerwehr eindringlich um mehr Rücksichtnahme. Denn: Wer enge Straßen zuparkt, gefährdet Menschenleben. mik



Die Gesundheitskasse AOK macht sich für Ihre Gesundheit stark. Mit den Kursen des AOK-Gesundheitsprogramms. Mit Informationen und Beratung rund ums Thema Gesundheit. Und mit vielen Aktionen zum Mit-machen. Sie möchten mehr zu den Leistungen der AOK Hamburg wissen? Dann rufen Sie uns einfach an: **AOK Hotline 20 23 20 23**

AOK Hamburg – Ihre Gesundheitskasse
Mehr als eine Krankenkasse

AOK
Die Gesundheitskasse.

Internet: www.aok.de/hh



Freund und Helfer oder Cowboy in Wildwest?

Eigentlich sollte mir die Polizei zur Seite stehen. Polizisten sollten sich durch besonnene Reaktion und ein vermittelndes Wesen auszeichnen. Manchmal ist es aber leider nicht so. Auch mein Freund und Helfer tritt manchmal äußerst aggressiv auf.

Konkret: Stellen Sie sich vor, Sie fahren mit dem Fahrrad durch Hamburg. Auf der Fahrbahn. Sie ziehen einen Kinderanhänger, in dem Ihr Kind friedlich und zufrieden sitzt und sich die Welt anschaut. Eigentlich nichts Besonderes. Sie müssen über eine Kreuzung, an der die Ampel ausgeschaltet ist. Zwei Bedienstete der Ordnungsbehörde regeln den Verkehr. Plötzlich brüllt einer von beiden hinter Ihnen her: »Unverantwortlich! Mit Kind!« Auf die Frage, wie er das denn meine, bekommen Sie die Antwort: »Sehen Sie zu, dass Sie von der Kreuzung kommen! Sonst bekommen Sie einen Strafzettel, dass Sie sich überschlagen!« Irgendwie nicht sehr freundlich. Am nächsten Tag parken die Herren zu allem Überfluss ihren Dienstwagen mitten auf dem Radweg, wo der doch so sicher und unbedingt zu benutzen ist.

Beim zuständigen Polizeikommissariat erbat ich eine Stellungnahme. Der betroffene Ordnungshüter stellt die Situation natürlich ganz anders dar. Er habe den Satz mit dem Strafzettel niemals gesagt, sondern mich lediglich gebeten, die Radwegebenut-

zungspflicht zu beachten. Darauf hätte ich eine Diskussion begonnen, und meine fehlende Einsicht hätte er dann seinerseits als unverantwortlich bezeichnet. Der stellvertretende Leiter des Kommissariats findet das alles zunächst in Ordnung, abgesehen davon, dass dem Ordnungshüter eine Bewertung meines Verhaltens nicht zustehe. Ein weiterer Brief von mir veranlasst ihn zu einer Ortsbesichtigung. Die kann ihn dann davon überzeugen, dass der in einer Tempo 30-Zone gelegene Radweg weder der Sicherheit dienlich noch mit Anhänger überhaupt benutzbar ist. Vor allem aber bestand die Benutzungspflicht auf der Seite der Kreuzung, auf der ich mich zum Zeitpunkt der Ansprache befand, schon seit Jahren nicht mehr. Fazit: Sein Mitarbeiter war wohl reichlich über das Ziel hinaus geschossen.

Ist Überholen gefährlich?

Oder stellen Sie sich vor, Sie fahren abends gegen 22:30 Uhr auf einer Hamburger Hauptstraße, vierspurig, aber zu dieser Zeit kaum befahren. Rechts befindet sich ein gerade neu

angelegter Radweg, der aber nicht ausgeschildert ist. Sie dürfen dort fahren, müssen aber nicht. Sie entscheiden sich für die Fahrbahn. Eine weise Entscheidung, wie sich kurz darauf herausstellt. Denn der an der Kreuzung gut ausgebaut und renovierte Radweg verwandelt sich nach wenigen hundert Metern in eine schmale, von Büschen zugewucherte und buckelige Piste. Hinter Ihnen hupt ein Auto. Quasi direkt in Ihr Ohr. Genervt, weil das viel zu häufig vorkommt und nun wirklich überflüssig ist, rutscht der Finger heraus. Sie wissen schon: Der Finger, mit dem Stefan Effenberg eine fast steilere Karriere gemacht hat, als mit seinem Können auf dem Fußballplatz. Das Auto setzt seinen Überholvorgang fort. Erst jetzt sehen Sie das grün-weiß lackierte Auto mit dem blauen Licht auf dem Dach. Der Beifahrer lehnt sich aus dem Fenster und brüllt: »Jetzt aber sofort rechts ran!« Der Fahrer schert bedenklich nah vor Ihnen nach rechts und stellt sich quer auf den Radweg. Cowboy in Wildwest? Nein, Realität in Hamburg. So geschehen vor über zwei Jahren. Die Polizisten kochen innerlich, ich auch. Auf die Frage, warum er denn gehupt habe, was doch innerorts nicht erlaubt sei, erzählt mir der Polizist etwas von »Gefahrenabwehr«. Na ja, wenn ein Polizeiauto auf einer vierspurigen, kaum befahrenen Straße einen Radler beim Überholen gefährdet, macht wohl eher der Fahrer des Polizeiautos einen Fehler. Diese Bemerkung spare ich mir aber. Ich gestehe meinen Fehler mit dem Finger ein und versuche zu erklären, dass ich den Radweg nicht benutzen müsse. Ich bete den Paragraphen 2 der Straßenverkehrsordnung herunter. Die Herren glauben mir nicht. Ich muss mir irgendetwas von »kleinkariert« anhören. Und: Wenn das nur am fehlenden Radwegschild liege, werde

GRÄBER RÄDER



FAHRRÄDER NACH MASS

Ihr Tourenradspezialist

Gräber Räder

www.graeber-raeder.de

Mo. 12 - 18 Uhr

Di. - Fr. 10 - 18 Uhr

Sa. 10 - 14 Uhr

FAX: 690 11 03

FUHLSBÜTTLER STRASSE 269 · 22307 HAMBURG 60

TELEFON 040 / 692 87 70



er sich »persönlich darum kümmern, dass da eins hinkommt«. (Wochen später hing da immer noch keines.) Bereitwillig lasse ich meine Personalien aufnehmen. Ich bin gespannt, wie die Polizisten das Zustandekommen der Situation und den Auslöser der Beleidigung in der Anzeige begründen werden. Offenbar können Sie nicht, sondern müssen die Sache fallen lassen. Bis heute habe ich nichts davon gehört. Wegen meiner eigenen Verfehlung habe ich die Sache auch nicht weiter verfolgt.

Hupe statt Worte

Ein Leser schreibt uns Folgendes: »Bei meiner Trainingstour mit dem Fahrrad konnte ich es nicht vermeiden, eine Landstraße zu benutzen. Als ich mit sehr hoher Geschwindigkeit abwärts fuhr, überholte mich ein Streifenwagen mit meiner Meinung nach unangemessen hoher Geschwindigkeit und hupte. Der Schreck versetzte mich in Schlingerbewegungen. Die Beamten stellten mich und befahlen mir den »Rad-Weg zu benutzen. Ich versuchte ihnen klarzumachen, dass der parallel

verlaufende Weg aufgrund des schlechten Zustandes für mein Tempo nicht geeignet sei. Antwort (ähnlich): »Der Radfahrer muss sich den Fußgängern anpassen. Jetzt zack aber rüber.« Der Hinweis, dass ich durch das übertriebene Hupsignal beinahe gestürzt sei, interessierte nicht. Antwort (ähnlich): »Das war ja Sinn der Aktion.« Es hätten schließlich auch »Verrückte« sein können, die nicht die Spur wechseln ...«

Ist es für die Polizei so wichtig, am Sonntagnachmittag die Gesetze der StVO in Wildwest-Manier zu vertreten? Und mit einer herablassenden Art, die mich nicht bestärkt, in einem Polizeibeamten eine Respektsperson zu sehen?«

Stellt sich die Frage, ob die geschilderten Fälle die Regel oder eher die Ausnahme sind. Generell habe ich die Erfahrung gemacht, dass sich Polizisten wenig um Radfahrer auf der Straße kümmern. Schon oft wurde ich auf der Sierichstraße von Polizeiwagen überholt. Obwohl ich den Benutzungspflichtigen, aber unzumutbaren Radweg nicht benutzte, wurde ich dort nie angesprochen.

Peter de Leuw

Reisepreis pro Pers.
im Doppelzimmer
ab € 750,-

13.09. - 20.09.2003



„Rad & Schiff“

auf den schönsten Routen Norddeutschlands

WESER RADWEG UND STEINHUDER MEER: Braunschweig - Hannover - Minden - Nienburg - Verden - Bremen - Bremerhaven

Verbinden Sie abwechslungsreiche Radtouren und interessante Ausflugsmöglichkeiten mit einem angenehmen Aufenthalt an Bord eines „schwimmenden Hotels“. **MS Merlijn** – 2002 komplett renoviert – verfügt über 12 komfortable Kabinen mit DU/WC, Klimaanlage, Schreibtisch und zwei Unterbetten. Ferner stehen ein Salon, Restaurant, Sonnendeck und vieles mehr zur Verfügung.

Reiseverlauf: 1. Tag: Anreise Braunschweig 2. Tag: Braunschweig - Peine - Hannover, Radtour ca. 30 km 3. Tag: Minden - Wunstorf - Hannover, Radtour ca. 30 km 4. Tag: Minden - Schlüsselburg - Nienburg, Radtour ca. 30 km 5. Tag: Nienburg - Hoya - Verden, Radtour ca. 25 km 6. Tag: Verden - Thedinghausen - Bremen, Radtour ca. 45 km 7. Tag: Bremen - Brake - Bremerhaven, Radtour ca. 30 km Tag: Heimreise <small>Programmänderungen vorbehalten</small>	Eingeschl. Leistungen: <ul style="list-style-type: none"> • Programm gem. Reiseverlauf • Unterbringung in 2-Bettkab. (2 untere Betten) mit eigener DU/WC • Tägliche Kabinenreinigung • VP-Plus-Arrangement: Frühstück, Lunch oder Abendessen mit 1 Getränk • Leihgebühr für Fahrrad mit Gangschaltung und Radtasche • Alle Hafengebühren, Brücken- und Schleusengebühren • 1 Fahrradkarte sowie Prospektmaterial pro Kabine • ortskundige Reiseleitung vor Ort
--	--

Veranstalter: SE-Pressereisen GmbH, Bremerhaven · www.se-pressereisen.de
Information / Buchung:

SE-PRESSEREISEN GmbH

Langener Landstr. 266 · 27578 Bremerhaven · Tel. 04 71 / 48 38 80



Keine Cowboys !

Wir baten Polizeiberrat Günter Sellmann, Dozent für Verkehrsrecht an der Fachhochschule für Öffentliche Verwaltung, Fachbereich Polizei, um eine Stellungnahme zu dem Artikel auf Seite 10.



Polizeiberrat
Günter Sellmann

Als Polizeibeamter, der angehenden Kommissarinnen und Kommissaren die Bedeutung und die Rolle der Polizei in der Verkehrssicherheitsarbeit vermittelt, der aber auch vielfach mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs ist, hat mich der Artikel von Herrn de Leuw interessiert und zur Antwort gereizt.

Allerdings trifft die klischeeartige Darstellung des Cowboys aus dem Westernfilm, die Herr de Leuw vermutlich meint, selbst dann nicht zu, wenn sie mit so positiven Attributen wie Willensstärke, Entschlusskraft, Mut u.s.w. verbunden wird. Wie im wirklichen Leben, wo der Cowboy ein hart arbeitender Landarbeiter war, der mit seiner Arbeit das Überleben seiner Familie gesichert hat, ist die Rolle der Polizei in der Verkehrssicherheitsarbeit sehr viel differenzierter, als es vielfach angenommen wird.

Rechtlich ist diese Rolle leicht erklärt. Die Polizei hat als neutrale Organisation im Rahmen ihrer hoheitlichen Aufgaben die Einhaltung von Verkehrsvorschriften zu überwachen und Verstöße zu ahnden. Dabei ist es unerheblich, ob der jeweilige

Verkehrsteilnehmer Autofahrer, Radfahrer oder Fußgänger ist. Auch die Rechtsnormen sind im allgemeinen klar formuliert.

Neben dieser formalen Seite sind allerdings immer auch Wahrnehmungen, Erwartungen und Erfahrungen bestimmend für das jeweilige Handeln. Und genau hier setzt dann die Interpretation an, die oftmals die gleiche Handlung für zwei unterschiedliche Betrachter in einem völlig verschiedenen Licht darstellt.

So ist der Ärger, vermeintlich grundlos angehupt zu werden, verständlich, wenn man sich selber richtig verhalten hat. Aber ist es Ihnen vielleicht auch schon passiert, dass Sie einen Fußgänger, der sich nahe am Radweg aufhielt, durch Klingeln auf sich aufmerksam gemacht haben? Natürlich um ihn zu warnen. Und gerade dieser Fußgänger hat sich über ihre Aggressivität geärgert. Unverständlich oder? Wollte vielleicht auch die Streifenwagenbesatzung warnen, und diese Ursprungssituation ist dann durch den gestreckten Mittelfinger in den Hintergrund gerückt? Die rechtliche Qualität dieser Handlung, die immerhin eine Beleidigung und damit eine

Straftat darstellt, will ich an dieser Stelle nicht weiter ausführen.

Verstehen Sie mich nicht falsch. Ich will keine Schuldzuweisung betreiben. Ich möchte aber verdeutlichen, dass auf beiden Seiten Menschen stehen, die eigene Wahrnehmungen haben und unterschiedlich empfinden. Natürlich kommt der Rolle der Polizei auch hier eine besondere Bedeutung zu, d.h. sie soll auch in Konfliktsituationen ruhig und besonnen handeln. In der absoluten Mehrzahl polizeilicher Einsätze in Konfliktsituationen wird dieses deeskalierende Verhalten auch erfolgreich praktiziert. In Einzelfällen können sich Emotionen aber auch bei routinierten Beamten einmal aufschaukeln. Diese gilt es dann zu analysieren und Vermeidungsstrategien zu entwickeln.

Außerdem ist das polizeiliche Handeln auch von sehr unterschiedlichen persönlichen Erfahrungen geprägt. So reduziert sich die Aufnahme eines Verkehrsunfalls mit einem verletzten oder getöteten Menschen für den Polizeibeamten nicht auf die formalrechtliche Abarbeitung. Die persönlichen Schicksale sind es, die im Gedächtnis bleiben. Die Erfahrung, einem frem-

FAHRRAD COHRT

Fahrrad nach Maß
Outdoorausrüstung
Vollgefederte- und
Falträder (9,5 kg)



☎ 040 / 640 60 64

www.fahrrad-cohrt.de • info@fahrrad-cohrt.de

22391 Hamburg • Saseler Chaussee 52

Mo.–Fr. 10–20 Uhr • Sa.10–16 Uhr

FAHRRADLADEN ACHIM ROSE

Markenräder mit indiv. Ausstattung



rieseundmüller



Erikastraße 45 • 20251 Hamburg
(040) 46 45 21 • Eppendorf

den Menschen die Nachricht vom Tode eines Angehörigen zu übermitteln, bleibt glücklicherweise den größten Teilen unserer Bevölkerung erspart – Polizisten nicht. Es wäre töricht zu glauben, dass so etwas nur Alltagsgeschäft sei. Zu den Erfahrungen des Polizeibeamten gehört auch die Erkenntnis, dass der Radfahrer in einem Verkehrskonflikt meist der Schwächere ist, der die schwereren Folgen zu tragen hat. Dem einzelnen Betroffenen hilft es aber nicht zu wissen, dass in 58% aller Verkehrsunfälle mit Radfahrern der Autofahrer der Verursacher ist. Es gilt, diese Unfälle, wenn möglich, zu vermeiden.

Vor diesem Hintergrund ist es durchaus wahrscheinlich, dass der Hinweis auf die Radwegbenutzungspflicht nicht nur ein Ordnungsruf ist, sondern insbesondere auch dem Schutz des Radfahrers dient.

Lassen Sie mich zum Schluss noch auf die Erwartungen an polizeiliches Einschreiten eingehen. Auch diese Erwartungen sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Die Forderung nach konsequentem Einschreiten wird zumeist beim Fehlverhalten des anderen laut, während für das eigene Verhalten Toleranz und Weitsicht gefordert wird. Das gilt im Übrigen für jeden Verkehrsteilnehmer. Wenn der Radfahrer den Radweg nicht nutzt, weil dessen Zustand die gewünschte Geschwindigkeit nicht zulässt und auch erwartet, dass dieses toleriert wird, so frage ich, ob er auch tolerieren würde, wenn ein Autofahrer von einer Kopfsteinpflasterstraße auf den Geh- oder Radweg ausweicht, um seine Stoßdämpfer zu scho-

nen. Bei diesem Vergleich geht es mir nicht um eine Kritik am Verhalten des Radfahrers, der statt des Radweges die Fahrbahn nutzt. Ich stimme durchaus mit der Aussage überein, dass viele Radwege in schlechtem Zustand sind und die Verkehrsinfrastruktur mehr auf den motorisierten Verkehrs abgestellt ist als auf Radfahrer. Es geht mir darum, selbstkritisch zu bedenken, ob die Rechtfertigung für das eigene Verhalten mit dem für die Gemeinschaft entwickelten Regelwerk in Einklang zu bringen ist.

Der Gesetzgeber hat sich bereits vor langer Zeit mit diesem Problem auseinandergesetzt, und ein, aus meiner Sicht durchaus akzeptables, Angebot gemacht: »Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht«, so steht es im § 1 Absatz 1 der StVO. Probieren wir es doch einfach mal.

Günter Sellmann



Individueller
Fahrradbau
 Der Fahrradladen ^{Altona.de}
 www.

Hamburg
 Ottensen
 neben der FABRIK
 Barnerstr. 28

Fahrrad-Löwe

- Meisterwerkstatt Seit 1911
- Eigenbau
- Rennräder
- Cityräder
- Mountain-Bikes
- Kinderräder
- Trecking
- Markenräder zum TOP-Preis



20 TAGE 0 40 - 25 59 91

PREISGARANTIE ZIEG

22089 Hamburg - Eilbek Wandsbeker Chaussee 13
 Verkehrsgünstig an der Bahnstation WARTENAU

Maßgeschneiderte

Fahrräder von Koech mit
Body Scanning
 Exklusiv bei Ihrem Bico-Händler

Reparatur • Ersatzteile
 Vermietung



KOECH
BRAD TECHNOLOGIE

Sieiekingsallee 96
 20535 Hamburg-Hamm
 Fon: 2 19 46 34
 E-mail: info@koech2rad.de
 Internet: www.koech2rad.de

EFA 2002

oder: Fußgänger – das endlich bekannte Wesen



Stresemannstraße–neuer Radweg, Restgehwegbreite teilweise nur 1 m



Schanzenstraße–Geschäftsauslagen und benutzungspflichtiger Radweg



Mohnhof in Bergedorf–der Restgehweg von knapp einem Meter Breite reicht nicht mal der CDU



Fuhsbütteler Straße–die freieste Sondernutzung im Norden

Obwohl die Aufteilung der Straßen in Gehweg und Fahrbahn schon etwas älter ist, waren die Bedürfnisse der Fußgänger bisher eigentlich nur am Rande Gegenstand wissenschaftlicher Betrachtung. Bekanntlich ist der Fußgänger eher gemächlich, ungemein flexibel und unermesslich genügsam. Wo Radfahrer oder Autofahrer sofort wenigstens die Stadtteilzeitung anrufen, geht er einfach seiner Wege – selbst wenn der Gehweg in nahezu voller Breite zugestellt ist (Foto *Elbchaussee*).

Die Rücksichtslosigkeit von Verkehrsplanern und -teilnehmern gegenüber Fußgängern hat aus diesem Grund eine lange Tradition. So muss es aber nicht bleiben. Was Fußgänger auf dem Bürgersteig und zur Überquerung der Fahrbahnen benötigen, beschreiben seit Neustem die »Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen«, Stand 2002, (EFA 2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV). Radfahrer erinnern sich noch gerne an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 1995) aus gleichem Hause, einem wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Fahrradnovelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997.

Mindestbreite realistisch berechnet

Tatsächlich sind auch die Mindestmaße für Gehwege erfreulich realistisch. Nach den EFA 2002 beträgt die Gehwegbreite in Wohnstraßen 2,10 Meter. Das genügt für zwei sich begegnende Personen, jede 80 cm breit mit 20 cm Abstand voneinander und 30 cm Abstand von der Fahrbahn. Es kann noch ein »Hausabstand« von 20 cm und ein etwas größerer Abstand zur Fahrbahn hinzukommen – bis zu 20 cm Aufschlag bei starkem Lkw-Verkehr auf der Fahrbahn. Und schon sind wir bei 2,50 Meter Gehwegbreite in einer Straße ohne jedes Geschäft. In Geschäftsstraßen müssen die Gehwege natürlich viel breiter sein. Je nach Nutzungsart und -intensität kann man auf 4,50 Meter bis zu 6,00 Meter Gehwegbreite kommen. Und das ist nicht die Gesamtbreite des Bürgersteigs sondern die für den Fußgängerverkehr vorzusehende Breite!

Solche Anforderungen an die Gehwegbreite sind für Hamburger Behördenmitarbeiter – aber auch manchen Politiker – ein rotes Tuch. »Bleiben da noch Häuser über?«, ist eine noch eher milde Bemerkung. Dabei wurden Bürgersteige früher auch in Hamburg oft fast entsprechend den Anforderungen der EFA 2002 angelegt. Nur hat man später Radwege auf den Bürgersteig gebaut und mit Geschäftsauslagen und Sitzgelegenheiten vor Eisdielen, Cafés und Restaurants südländisches Flair in die sonst eher kühle Hansestadt geholt.

Gehwege immer weiter eingengt

Weil dies wenig Protest hervorrief, wurden auch noch Parkbuchten abgeteilt oder – billiger – mit Schildern das Parken auf dem Bürgersteig zugelassen oder – noch billiger – dies ohne Schilder aufzustellen schlicht geduldet. Nicht selten wurden im Zuge dieser Maßnahmen auch noch Radwege zur Schaffung von Parkplätzen weiter auf den Bürgersteig verlegt und vor allem in jüngster Zeit Radwege verbreitert. Das Ergebnis ist erschreckend (Fotos *Stresemannstraße*, *Schanzenstraße*, *Mohnhof*, *Fuhsbütteler Straße*). In Bergedorf bleibt in einem Abschnitt effektiv noch nicht einmal ein 1,00 Meter breiter Gehweg. Dies hat sogar die Bergedorfer CDU, die an dem Radweg ihr Büro hat, gegen die Verwaltung aufgebracht.

Natürlich halten sich Fußgänger in solchen Straßenabschnitten nicht an die Verkehrsregeln und wandeln verbotener Weise auf den Radwegen. Bürgersteige so aufzuteilen, ist reine Geldverschwendung. Für diese Erkenntnis brauchte es eigentlich keine EFA 2002. Dies ist sogar nach den Bonsai-Maßstäben der Hamburger Planungsrichtlinie für Radverkehrsanlagen PLAST 9 – Stand 2000 – unzulässig. Die fordert nämlich ebenso einfach wie bescheiden (mindestens) 1,50 Meter breite Restgehwege.



Elbchaussee–Fußgängerunerwünscht: Illegales Parken nachträglich legalisiert

Gemeinsamer Geh- und Radweg nur Ausnahme

Auch für Radfahrer hat die EFA 2002 weitere gute Nachrichten. Das innerorts schon immer unbeliebte Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) kann endlich an harten Zahlen überprüft werden – und zwar nicht nur an der Einhaltung einer Mindestbreite. Vielmehr müssen laut EFA 2002 auch für Bürgersteige Verkehrszählungen durchgeführt werden, bevor darauf gemeinsamer Fußgänger- und Radverkehr angeordnet wird. Bei einem 2,50 bis 3,00 Meter breiten nutzbaren Bürgersteig darf die Verkehrsbelastung höchstens 70 Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde betragen, davon höchstens 40 Fußgänger.

Die Realität sieht natürlich oft anders aus. Gemeinsame Geh- und Radwege liegen gerade vor Schulen und an S-Bahnhöfen mit jeweils sehr starkem Fußgänger- und Radverkehr gerade

zwischen 7 und 8 Uhr morgens (*Foto Hammer Steindamm*). Diese Wege dienen deshalb selbst bei der Einhaltung der absoluten Mindestbreite (2,50 Meter) nicht der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, sondern gefährden oft Radfahrer und Fußgänger. Sie sind daher unzulässig. Wir ahnten es schon, aber jetzt haben wir's schriftlich. Das Beste zum Schluss: Sogar bei geringerem Fußgängerverkehr wird



Hammer Steindamm am S-Bahnhof Haselbrook: unzulässiger gemeinsamer Geh- und Radweg morgens

in den EFA 2002 die so genannte Service-Lösung (Gehweg, Radfahrer frei bei Schrittgeschwindigkeit) gegenüber dem gemeinsamen Geh- und Radweg bevorzugt, wo immer der Verkehr auf der Fahrbahn es gerade noch zulässt. Hierdurch werden die Fußgänger am effektivsten vor schnellen Radfahrern, die die Fahrbahn nutzen können und sollen, geschützt.

Noch unverbindlich, aber nicht ohne Wirkung

Die EFA 2002 sind für die Behörden vorerst nicht bindend. Offiziell müssen sie erst in die nächste Version der Planungsrichtlinien – z.B. der Hamburger PLAST – eingearbeitet werden, was Verzögerungen und Verwässerungen bedeuten kann. Ferner müssen die EFA erst noch Eingang in die bundeseinheitlichen Verwaltungsvorschriften zur StVO finden, z.B. als Mindestbreite des Restgehweges nach der Zulassung des Gehwegparkens oder der Anlage eines Radweges. In Städten wie Hamburg dürften dann kaum noch neuen Radwege sondern nur noch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden. Die EFA können aber in Einzelfällen schon heute z.B. bei Streitigkeiten über gemeinsame Geh- und Radwege entscheidende Argumente gegen die Benutzungspflicht liefern.

Frank Bokelmann

Parkplatz Radweg

Aus den Veröffentlichungen der letzten Monate greifen wir diesmal einen Artikel der taz vom 14. Mai 2003 heraus.

Dass Stefan Warda noch Fahrrad fährt, ist ein Wunder – zumindest nach der Dia-Show, die der Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) gestern in der Rathaus-Passage gezeigt hat. Mit ihr startete er eine Kampagne, die darauf aufmerksam machen soll, dass neue Parkplätze neben Radwegen Radler und Fußgänger gefährden.

Warda hat Fotos von einer Vielzahl unerquicklicher Radfahrersituationen: Autos etwa, die legal auf dem Streifen zwischen Fahrbahn und Radweg parken. An sich kein Problem, wenn der Streifen nicht so schmal wäre, dass jeder Mittelklassewagen in den Radweg ragen würde. Ganz zu schweigen von dem, was passiert, wenn der Beifahrer plötzlich die Tür aufreißt.

Die Polizei empfiehlt Radlern deshalb einen Sicherheitsabstand von einem Meter

zu parkenden Autos. Sein Pech, wenn der Radler am Mäuerchen des Nachbargrundstücks landet (Maienweg, Schwanenwik, Hummelsbütteler Landstraße). Ist der Gehsteig breit genug, parken Autos auch mal zu beiden Seiten des Radwegs (Lokstedter Weg).

Noch gefährlicher wird es, wenn die Autos zwischen Radweg und Gehsteig parken und der Radweg so schmal ist, dass er ein Ausweichen nicht erlaubt. In der Wentorfer Straße in Bergedorf wich ein Rädler vor zwei Jahren vor einer Autotür auf die Fahrbahn aus. Er wurde von einem Laster überrollt.

Gerade weil die Radler von Politik und Verwaltung in paradoxe Situationen gezwungen werden, sprechen ihnen die Gerichte bei Unfällen oft eine Teilschuld zu. Warda zitiert ein Urteil aus Berlin, wo ein Radler auf einem nur einen Meter breiten gemischten Geh- und Radweg verunglückte und die Kosten zu einem Drittel selbst tragen musste. Begründung: Er hätte seine Geschwindigkeit anpassen müssen...

In seinem Kampf um praxistaugliche Radwege beruft sich der ADFC auf das Hamburger Wegegesez, in dem es heißt: »Im Rahmen des Gemeingebrauchs hat der fließende Verkehr Vorrang vor dem

ruhenden Verkehr.« Die Hamburger Verkehrspolitik werde dem nur in Hinblick auf Autofahrer gerecht.

»Die Radwege wurden immer nur aus Sicht des Autoverkehrs gebaut«, sagt Warda. Beispiel: Weil auf dem alten Radweg an der Ost-West-Straße ständig Autos parkten, wurde der Radweg auf den Gehweg verlegt. Das wilde Parken wurde legalisiert. Dafür müssen sich die Radler jetzt ihren Weg freiklingeln.

Vollends Methode hat der Wahnsinn beim Entpollern, mit dem der Rechts-Senat so gerne glänzen möchte: In der Karolinenstraße neben dem Messegelände ließ der Senat reihenweise Poller herausreißen mit der Folge, dass der Radweg jetzt regelmäßig zugeparkt ist. Anderswo (Mittelweg, Bebelallee) fahren Schrägparker ihre Wagen halb auf den Radweg, um Abstand zur Fahrbahn zu wahren.

Auf die Bitten des ADFC, das illegale Parken zu ahnden und zu unterbinden, reagiere die Polizei regelmäßig mit dem Hinweis, sie habe keine Kapazitäten frei, berichtet Warda. Dabei würden ein paar Poller schon ausreichen.

Hamburg im Kreiselfieber

Nachdem über Jahrzehnte in Hamburg nur der Horner Kreisel und der Klosterstern als Kreisverkehre bekannt waren, wollen nunmehr die Verkehrsausschüsse aller Bezirke ihre Kreisel haben. Dabei scheint bisweilen für gut befunden zu werden, was neu und rund ist, und das auch ohne ausreichende Prüfung der Risiken und Nachteile für schwächere Verkehrsteilnehmer. Kreisel müssen her.

Großbritannien, die Niederlande und die Schweiz haben Kreisverkehre über Jahre hinweg den signalgesteuerten Kreuzungen vorgezogen und dabei sowohl positive als auch negative Erfahrungen gemacht. Kreisel sind demnach besonders geeignet, um die Leistungsfähigkeit eines Knotens zu erhöhen, die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Umweltbelastung zu verringern, die Geschwindigkeit im Knotenbereich zu verringern und die Kosten für den Bau und Betrieb einer Lichtsignalanlage einzusparen. In Hamburg sollen daher neben den beiden bekannten großen Kreisverkehren kleine Kreisverkehre und Minikreisel zur Anwendung kommen.

Eppendorfer Weg

Ein positives Beispiel für die neue Kreiselgeneration ist der Kreisel im Zuge der Veloroute 3 an der Kreuzung Eppendorfer Weg/Goebenstraße. Durch den Umbau entstand eine kleine Grünfläche, die der Kreuzung mit fünf Armen und zuvor überdimensionierter Verkehrsfläche einen neuen positiven Charakter verleiht. Radfahrer dürfen hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren und können der Veloroute folgend entlang der Goebenstraße leicht den Eppendorfer Weg kreuzen. Vorteilhaft ist dies auch für Fußgänger, denn ohne einen breiten Radweg neben der Kreiselfahrbahn ist der Radius des Gehweges um den Kreisel geringer, die Wege um den Kreisel also kürzer.

Am Sandtorkai

Ungünstiger sieht es für Radfahrer am Kreisel beim Hanseatic Trade Center Am Sandtorkai aus. Kurz vor dem Kreisel beginnt ein Radweg, der aber tagtäglich von Beginn an bis zum Kreisel zugesperrt ist. Etwa acht Autos passen auf diesen Radweg, der immerhin nicht benutzungspflichtig ist. Bei etwa 10.000 Autos am Tag ist es sicher und vorteilhaft, dort auf der Fahrbahn zu radeln.

Flurstraße

Auch in Osdorf soll es einen Kreisel geben. Die Kreuzung Flurstraße/Blomkamp, an der es bisher keine Radwege gibt, soll gemäß einem Planentwurf einen umlaufenden Radweg bekommen. Dabei fahren Rad-

Kreisel Weg beim Jäger/Spreenende nach dem Umbau



Der alte Radweg vor dem Umbau: Weg beim Jäger



Gelungener kleiner Kreisverkehr: Goebenstraße/Eppendorfer Weg

fahrer vor und hinter dem Kreisel auf der Fahrbahn. Der ADFC rät eindringlich, diese Planung zu ändern.

Weg beim Jäger

Viele Autofahrer, die Autoverbände und die Polizei beklagen immer wieder, dass Radfahrer den linken Radweg gegen die Fahrtrichtung benutzen und es dadurch zu gefährlichen Situationen und sogar Unfällen kommt. Bei dem neuesten Kreisel an der Kreuzung Weg beim Jäger/Spreenende in Groß Borstel wurde dennoch wieder ein Zweirichtungsradweg gebaut, der das Radfahren in den kleinen Kreiseln in beiden Richtungen erlaubt. Dabei hat eine Forschungsarbeit im

Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Jahr 2000 herausgefunden, dass auch Radfahrer, die in Kreisverkehren legal links herum fahren, überproportional oft an Unfällen beteiligt sind, wobei die Unfallschwere zudem deutlich größer ist. Wenn die Radfahrer hingegen im Mischverkehr auf der Straße fahren, kommt es zu deutlich weniger Behinderungen und kritischen Situationen als auf einem Radweg.

Bei der Anlage des Kreisels am Weg beim Jäger mit einer Verkehrsmenge von etwa 15.000 Autos am Tag wurden also mehrere schwerwiegende Fehler gemacht. So können Radfahrer bei dieser Verkehrsmenge gemäß der PLAST 9 (Planungshinweise für Radwege der Behörde für Bau und Verkehr) im Mischverkehr geführt werden. Bei einem Zweirichtungsradweg um den Kreisel sind gemäß PLAST 9 die Radfahrurten durch Beschilderung, Markierung und Roteinfärbung besonders deutlich zu kennzeichnen. Leider wurde dies bisher unterlassen. Nach Auskunft der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde sollte damit der Schilderwald reduziert werden. Und rot eingefärbte Furten seien in Hamburg unüblich.

Der breite Radweg um die Kreiselfahrbahn führt schließlich zu längeren Wegen für Fußgänger. Diese nutzen daher überwiegend den Radweg und

behindern somit die Radfahrer. Bei Testfahrten durch ADFC-Mitglieder links um den Kreisel kam es zu gefährlichen Situationen mit Autofahrern. Sowohl bei der Einfahrt in als auch der Ausfahrt aus dem Kreisel wurden die um den Kreisel fahrenden Radler nicht beachtet. Nur der Verzicht auf die Vorfahrt und Vollbremsungen konnten Zusammenstöße und Schlimmeres verhindern.

Auch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung geht bei der Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung von neuen Konflikten an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten aus. Daher ist der abbiegende Kfz-Verkehr an Kreuzungen und Einmündungen in der Regel mit einer besonderen Beschilderung auf die Gefahren hinzuweisen, die durch einen neben der Fahrbahn verlaufenden und kreuzenden Zweirichtungsradweg entstehen. Die besondere Gefahrensituation durch Zweirichtungsradwege um kleine Kreiseln hat das Tiefbauamt Graubünden in der Schweiz in dessen Kreiselinrichtlinie dazu bewogen, den Radverkehr innerorts grundsätzlich im Mischverkehr auf der Kreiselfahrbahn zu führen. Entsprechend wurden in Chur entlang einer Hauptverkehrsstraße mit 19.000 Autos/Tag alle signalisierten Knoten zu Kreisverkehren umgebaut und die vorherigen Radwege entlang der Straße rückgebaut.

Hintergrund für den unsinnigen Zweirichtungsradweg im Groß Borsteler Kreisel ist die Aufhebung beidseitiger Radwege entlang des Weg beim Jäger zwischen der Einfahrt zur Lufthansawerft und dem Kreisel. Die radelnden Werftbeschäftigten sollen den Weg beim Jäger zukünftig auf der Nordseite auf einem einseitig angelegten Zweirichtungsradweg benutzen. Dabei entstehen für Radfahrer zusätzliche Gefahren durch zahlreiche Grundstückszufahrten und einige Querstraßen. Laut der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde ist das jedoch kein Problem, denn Autofahrer hätten sich dort lediglich an die Verkehrsregeln zu halten. Daher würden keine Unfälle passieren. Der südliche Radweg auf der Kleingartenseite im Weg beim Jäger wird zugunsten von Parkplätzen geopfert, da nach Ansicht der Straßenverkehrsbehörde ansonsten nicht genügend Parkplätze zur Verfügung stehen.

Die Bauarbeiten am Weg beim Jäger sind mittlerweile abgeschlossen. Der ADFC fordert aus Verkehrssicherheitsgründen, die Radwege um den Kreisverkehr rückzubauen.

Stefan Warda

Weitere Fachinformationen zu kleinen Kreisverkehren:

www.pgv-hannover.de/Aktuelles/KVP-Artikel_Handbuch.pdf
www.ruhr-uni-bochum.de/rubin/rbin1_00/Pdfs/Beitrag7.pdf
www.tiefbauamt.gr.ch/pdf/80-25-00_kreisel-rl_2002.pdf

Radler im Linksverkehr: gefährlicher Zweirichtungs-Radweg im Kreisel Weg beim Jäger/Spreenende



Urteile aus jüngster Zeit deuten darauf hin, dass die Zivilgerichte bei Unfällen von Radfahrern auf Gehwegen (vor allem bei den in Fahrtrichtung linken!) und linken Radwegen den Radfahrern eine erhebliche Mitschuld zuschreiben (z.B. Amtsgericht Stralsund, Urteil vom 12.03.2003 - 11 C 1283/02, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht - NZV - 2003, S. 290).

Das Oberlandesgericht Celle ließ bei einer Schuldverteilung von 100 % zu Ungunsten einer Radfahrerin (Beschluss vom 23.12.2002 - 14 U 222/02, auf der Homepage des OLG Celle), sondern schrieb ihr zusätzlich noch einiges ins Stammbuch. Diese Radfahrerin, die einen linken Gehweg benutzt hatte, stieß mit einem aus einer Ausfahrt kommenden Autofahrer zusammen. Hier ein lehrreicher Auszug aus dem Beschluss (Hervorhebungen durch den Autor):

“Denn ein etwaiges Verschulden des Beklagten zu 1 (Anm.: des Autofahrers) wäre als so gering zu bewerten, dass es gegenüber dem groben Verschulden der Klägerin (der Radfahrerin) zurücktreten würde. Die Klägerin hatte, um es klar auszudrücken, als Radfahrerin auf dem Bürgersteig nichts zu suchen. Bürgersteige sind für Fußgänger und Fahrrad fahrende Kinder bis 10 Jahre (§ 2 Abs. 5 StVO) bestimmt,

aber nicht für erwachsene Radfahrer. Allemal wäre, wenn die Benutzung freigegeben gewesen wäre, der rechte Bürgersteig zu benutzen gewesen. Was die Klägerin zu ihrer Entschuldigung oder Rechtfertigung vorträgt, ist insgesamt unerheblich. Abgesehen davon, dass neuer Vortrag ... ohnehin nicht zu berücksichtigen wäre, kommt es nicht darauf an, was in XY (dem Dorf oder der Stadt, in dem bzw. der der Unfall

dar. Deshalb handelte entgegen der von ihr vertretenen Ansicht die Klägerin auch grob schuldhaft und nicht der Beklagte zu 1. Völlig unverständlich ist im Übrigen die Tatsache, dass die Klägerin vollen Schadensersatz begehrt und meint, dass sie gar kein Haftungsanteil treffe. Hier tritt ganz offensichtlich

eine Uneinsichtigkeit darüber zu Tage, dass Verkehrsvorschriften einzuhalten sind und es nicht darum geht, ob dagegen laufend verstoßen wird; ganz abgesehen davon, dass solches Verhalten von Erwachsenen ein schlechtes Vorbild für jugendliche Radfahrer ist!”

Dem ist kaum noch etwas hinzuzufügen. Radfahrer tun nicht nur im Gerichtsbezirk des OLG Celle (beginnt gleich südlich von Harburg!) gut daran, sich nach diesem Urteil zu richten. Nur zur Erinnerung: das gilt auch dann, wenn z.B. der Radweg zugeparkt oder zugewachsen sein sollte. Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Hamburg hat der Radfahrer dann auf der Fahrbahn zu fahren oder auf dem Gehweg zu schieben (OVG Hamburg, Urteil vom 28. 3. 2000 - 3 Bf 215/98, NZV 2001, 52).

Frank Bokelmann

Klares Urteil

Radfahrer haben auf dem Gehweg nichts zu suchen!

stattfind) üblich ist. Auch dort gilt die Straßenverkehrsordnung. Abgesehen davon, dass die Klägerin auch nicht auf einem anderen Bürgersteig Rad fahren durfte, trifft es auch nicht zu, dass auf der anderen Seite kein Bürgersteig vorhanden war. (...) Es geht auch nicht darum, dass sehr oft zu beobachten ist, dass nicht nur in XY Erwachsene auf Bürgersteigen Rad fahren. Damit wird dieses noch nicht zulässig, sondern stellt einen vorsätzlichen Verkehrsverstoß



Web -Katalog
www.Wheels-Fahrrad.de
Fahrradladen am Großneumarkt
Alter Steinweg 14
20459 HH-City
34 27 85



Jetzt war's Zeit

Barmbek. Was neun Monate lang nicht klappte, war eine Woche nach Erscheinen des letzten Hefts erledigt: Der Matthias-Scheits-Weg hat wieder sein »Radfahrer frei«-Zusatzschild. Das Lob gebührt weniger der Behörde als dem ADFCmagazin (s. Ausgabe 3/03, Seite 19).

Ulf Dietze

Weiter gedacht

Bramfeld. FußgängerInnen und RadfahrerInnen werden leider selten schon bei der Planung von Baumaßnahmen angemessen berücksichtigt. Die Hamburger Hochbahn (HHA) zeigte jüngst, wie es besser geht: Schon Wochen vor den geplanten Brückenarbeiten informierte sie auf mehreren große Tafeln über die anstehende Sperrung des Wanderwegs zwischen Bramfelder Straße und Wichelkamp.

Ulf Dietze



Mustergültig

Ottensen. In der Rothestraße und Nöldingstraße gibt es seit dem Winter Baustellen mit Einbahnstraßen-Regelungen, bei denen Radfahrern die Fahrt in Gegenrichtung erlaubt ist. Aber auch andere Baustellen im sogenannten Musterrevier Altona-Altstadt und Ottensen fallen durch überlegte und konsequente Beschilderung positiv auf.

Frank Bokelmann

Schnell zugewachsen

Poppenbüttel. Alte Landstraße 250 - 256: Die lichte Weite des Radweges liegt vegetationsbedingt bei 0,0 m. Aber zum Glück darf auf der Fahrbahn bald wieder 60 km/h schnell gefahren werden. So verschließt sich der Anblick dem dahineilenden Behördenvertreter vollends...

Malte Wiedenmann-Naujoks



MIT SICHERHEIT MEHR SPASS UNTERWEGS!

Family-Move.de

Rathausallee 6 • 22846 Norderstedt • 200 m zum U1-Bhf. Norderstedt Mitte • Tel. 040/522 46 55 • Fax 040/522 46 45

Ihr Spezialist für: E-Mail: Info@Family-Move.de • www.Family-Move.de

Fahrradanhänger • Baby-Jogger • Trailer-Bikes • individuelle Fahrräder
Beratung • Verkauf • Verleih • Gebrauchtbörse

Touren und Reparaturseminar

Ihre Fahrradausflüge gefallen mir sehr gut. Aufgefallen ist mir dabei allerdings, dass beim Überqueren einer Straße Autofahrer oftmals warten, um die ganze Gruppe vorbeizulassen. Und kaum einer der Radler sagt »Danke« oder hebt zum Dank die Hand. Wie war das noch mit Rücksicht und Freundlichkeit im Verkehr?! Ein leider trauriges Fazit für die Radlerinnen und Radler.

Auf die 2-Rad-Tour zum Schloss Wotersen am 29. Mai um 11.00 Uhr ab S-Aumühle habe ich mich richtig gefreut. Nur wie hinkommen, wenn die S-Bahn nur alle 20 Minuten und nur mit Kurzzügen fährt? Ergebnis: Die Waggons waren am Hauptbahnhof bereits ausnahmslos mit Fahrrädern überfüllt (3-4 Fahrräder statt der zulässigen 2), so dass ich die Tour leider vergessen musste. Und das, obwohl ich 3 Züge (also 1 Stunde) abgewartet hatte. Kann der HVV an solchen Tagen nicht wenigstens Vollzüge einsetzen?

Das Fahrrad-Reparatur-Seminar 1/03 am 27.04.03 in der Honigfabrik war ein voller Erfolg. Sehr gute Moderation, ausführliche und für den Laien gut verständliche Erklärungen. Ich war so begeistert, weil das so selten ist, dass ich das im nächsten oder übernächsten Jahr vielleicht sogar noch einmal wiederhole.

Carl-Heinz Preuss, Eilbek

Drückerampeln

An der Osterstraße traut man seinen Augen kaum. Da wurden an der Ecke Osterstraße/Hellkamp neue Ampeln installiert und was sieht man? Drückampeln für die Fußgänger. Wohl Ampeln, die nur bei Bedarf für Fußgänger grün geben und ansonsten dafür sorgen, dass der Verkehr mit Tempo 60 durch die Osterstraße rauschen kann.

Das darf noch nicht wahr sein, oder? Drückampeln kenne ich sonst nur von vielbefahrenen

Bundesstraßen mit einsamen Fußgängerüberwegen. Ich finde, gegen solche kleinen Verschlechterungen für den nicht-motorisierten Verkehr muss man sich wehren. Das sind fiese, schleichende Aktionen.

Harry Weiland, Eimsbüttel

Magazin gefällt

Endlich möchte ich auch mal etwas los werden: Jede Ausgabe des ADFC-Magazins lese ich sehr gern, es sind für mich die besten Seiten innerhalb der RadWelt. Meist finde ich die Mischung gut gelungen, wenn mich auch die verkehrspolitischen und »Alltags-Radfahrer«-Themen und Artikel am meisten interessieren. Das Mängelformular von Heft 3/03 (Radweg oder Parkplatz ...) habe ich jetzt für verschiedene Stellen ausgefüllt. Ich bin mal gespannt, ob bzw. was für eine Reaktion erfolgt.

Christine Maibom, Lokstedt

Mit dem Rad zum Senat

Als frisch gebackenes ADFC-Mitglied möchte ich bezogen auf die Aktion »Mit dem Rad zur Arbeit« eine Anregung machen: Wie auf der AOK-Homepage nachzulesen ist, hat im Rahmen der Auftaktveranstaltung der Hamburger Senator für Umwelt und Gesundheit Peter Reehag folgendes Statement gegeben: »Regelmäßiges Radfahren beugt Bewegungsmangel und damit einer Reihe von zum Teil schweren Krankheiten vor. Zugleich entlastet Fahrradfahren die Umwelt von Lärm,

Luft- und Klimaschadstoffen. Vor allem bei kürzeren Strecken sollte es für Sie möglichst nur eine Wahl geben: »Mit dem Rad zur Arbeit!«

Der Senator selbst dürfte wohl kaum mit dem Rad zur Arbeit fahren, sonst würde er seine Senats-Kollegen täglich auf die Probleme der Radfahrer (Radwege zugesperrt, schlechteste Qualität, zu schmal, gefährliche Positionierung etc.) in Hamburg aufmerksam machen. Wir Radfahrer wissen, warum viele Menschen einfach keine Lust haben, das Fahrrad zu nehmen. Ich persönlich halte sein Statement daher für zynisch. Seit Beginn der Regierung CDU/Schill wird alles getan, damit Radfahrer in Hamburg noch mehr zurück gedrängt werden, als sie es ohnehin schon immer wurden.

Ich könnte den Senator auch selbst anschreiben, rechne jedoch allenfalls mit einer ausweichenden Standardantwort. Wäre es nicht eine prima Gelegenheit für den ADFC, so eine Anfrage öffentlich zu starten? Vielleicht könnte man sogar den HVV und die AOK mit ins Boot kriegen...

Lutz Räsch, Niendorf

Dresden nach der Flut

Gestern flatterte mir mit der Post die Radwelt mit dem Hamburg-Magazin ins Haus. Begierig habe ich mal wieder gelesen, was sich so in Hamburg radlerisch tut. Seit ich in Dresden bin, freue ich mich immer, wenn das Magazin reinflattert. Eigentlich hatte ich ja auch vor, mal etwas zu schreiben, aber wie es so ist... Gerade nach eurem Spendenauf-



Fahrradhaus „Ottensen“

Eine zeitgemäße, funktionale und umweltbewusste Lösung!

Preis: 4690,00 Euro

einschließlich MwSt
Lieferung und Montage innerhalb
Hamburas

Hersteller:

hamburger arbeit
Am Veringhof 7
21107 Hamburg
Tel.: 040/752 10 17
Fax: 040/753 11 97

ARBEIT ► QUALIFIZIERUNG ► PERSPEKTIVEN

HAB arbeit
hamburger

ruf nach dem Hochwasser hatte ich mir vorgenommen, euch eine Rückmeldung zukommen zu lassen, aber die Faulheit hat natürlich wieder gesiegt. Beim Umweltzentrum sind einige Spenden eingegangen. Mittlerweile sind die letzten Renovierungsarbeiten im Gange. In der Stadt selber muss man schon genau hingucken, um noch Schäden zu entdecken. Auch der Elberadweg ist schon lange wieder befahrbar.

Der ADFC hier ist auch ganz rege, immerhin waren dieses Jahr 200 Leute auf der jährlichen Demo. Letztes Jahr waren es weniger als 100. Über Grünpfähle können wir natürlich auch unser Leid klagen und neuer Mist wird ebenfalls gebaut, schöne neue Radwege mit kleinem, bei Nässe auch noch glitschigen Natursteinpflaster vor der neuen gläsernen VW-Manufaktur, angeblich aus Gründen des Denkmalschutzes, sind da nur ein Beispiel.

Wie es sonst in Dresden fahrradmäßig steht, kann auch unter www.adfc-dresden.de nachgelesen werden. Dort ist unsere Mitgliederzeitung die »Speiche« auch als pdf verfügbar. Immerhin ist Dresden ja Partnerstadt von Hamburg, vielleicht interessiert sich ja der ein oder andere Leser dafür.

Karen Bierstedt, Dresden

Liebe Leserinnen und Leser, wir freuen uns über Ihre Zuschriften. Sie erreichen die Redaktion über die Geschäftsstelle oder unter redaktion@hamburg.adfc.de

Wieder ein Jahr um

Ein kurzer Bericht des Vorstands zur kommenden Landesversammlung

Seit der letzten Landesversammlung hat sich im ADFC viel geändert. Zunächst wurde, wie auf der Landesversammlung 2002 angekündigt, eine 30-Stunden-Kraft für die Arbeit in der Geschäftsstelle eingestellt. Die Erreichbarkeit des ADFC hat sich dadurch verbessert, wir können schneller auf Anfragen reagieren und für viele Ehrenamtliche hat sich die Arbeit deutlich vereinfacht.

Als Nächstes beschloss die Redaktion des ADFCmagazins Hamburg, das Layout ehrenamtlich zu erstellen. Zwar musste dafür eine größere Investition getätigt werden, doch für den ADFC Hamburg ist dieses sehr positiv. Erstens ist es weiterhin Ziel, möglichst viele Tätigkeiten ehrenamtlich zu halten und zweitens sparen wir dadurch schon nach kurzer Zeit eine Menge Geld.

Dann musste nach der erfolgreichen Radreise-Messe ein neues Organisationsteam gebildet werden, da das alte Team nach vielen Jahren intensiver Arbeit das Projekt an frische Kräfte weitergeben wollte. Und zu guter Letzt wird das EDV-Netzwerk in der Geschäftsstelle umgestellt, um sowohl die Stabilität wie auch die Datensicherheit zu verbessern.

Die Arbeit für den Radverkehr hat in dieser Zeit nicht still gestanden. So hat der Arbeitskreis Verkehr eine Kampagne zum Thema »Radweg oder Parkplatz« gestartet. Hier soll die Öffentlichkeit auf die Problematik des Parkens direkt neben oder auf Geh- und Radwegen sensibilisiert werden. Aber auch die täglichen kleinen und großen Aufgaben werden weiter mit viel Elan bearbeitet. Sehr

erfolgreich ist auch das gemeinsam mit der AOK, der Behörde für Umwelt und Gesundheit sowie dem HVV gestartete Projekt »Mit dem Fahrrad zur Arbeit«. Nach bayerischem Vorbild will dieses Projekt Menschen gewinnen, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren, um so nachhaltig etwas für die Gesundheit zu tun. Mit weit über 3.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern schon im ersten Jahr wird das Projekt sicher eine Fortsetzung finden. Dieser Erfolg ist ein weiterer Baustein in der Kooperation zwischen dem ADFC und der AOK.

Es ist sehr erfreulich, dass auch die etablierten Projekte des ADFC Hamburg weiterhin erfolgreich laufen. Die Radreise-Messe war auch dieses Jahr ein großer Erfolg und wird weiterhin eine feste Größe im Kalender des ADFC Hamburg sein. Die beiden Radtourenprogramme wurden auch dieses Jahr von den vielen Tourenleiterinnen und Tourenleiter mit viel Engagement gefüllt. Viele große und kleine Veranstaltungen, Infostände und Aktionen runden den Auftritt des ADFC Hamburg ab. An einigen Stellen sieht der Vorstand auch noch Verbesserungsbedarf und arbeitet weiter daran. Es ist jedoch sehr erfreulich, dass man sich im ADFC auf eine große Zahl von Aktiven stützen kann und immer wieder auf positive Resonanz stößt, wenn man Aufgaben zu vergeben hat. Der Vorstand möchte sich auf diesem Wege noch einmal ganz herzlich bei allen Aktiven bedanken!

Dirk Pfaue



PEDERSEN
of
DENMARK

ERFAHREN SIE DEN UNTERSCHIED

**In Innenstadtnähe –
nur fünf Minuten vom Hauptbahnhof!**



Fahrradladen St. Georg

Schmilinskystr.6

20099 Hamburg

Tel.: 24 39 08



Noch selten: Einer Frau im Norden Ugandas steht für den Wassertransport ein Fahrrad zur Verfügung

Fahrräder in Uganda

Zwei Veranstaltungen des ADFC



Verkauf in ländlichen Regionen



Fahrräder sind die geeigneten Verkehrsmittel, um Ugandas Landbevölkerung zu unterstützen. Der ADFC lädt zu zwei Vorträgen ein, die über ein seit 14 Jahren laufendes Entwicklungshilfeprojekt informieren.

Uganda 1989. Der Student Emmeram Raßhofer und der Soziologe Hannes Schindler absolvieren im St.-Moses-Waisenhaus von Jinja (Uganda) ein Praktikum. Zusammen mit den größeren Jungen aus dem Haus richten sie einen »Bike-Workshop« ein. Zusammen will man Fahrräder zusammenbauen und reparieren. Der Erfolg ist überwältigend, denn der Bedarf nach Fahrrädern ist groß.

Richard Kisamadu, der 1989 eines der Waisenkinder in St. Moses war, leitet seit 1997 das »First African Bicycle Information Office (FABIO)«. Der Verein Jugendhilfe Ostafrika regelt die Organisation und den wichtigen Spendenfluss aus Deutschland. FABIO ist seine Niederlassung in Uganda, verwaltet die Spendengelder und sucht aus, wer ein Fahrrad bekommt und welche Projekte unterstützt werden.

Von hier aus wird die Fahrradlobbyarbeit in Uganda betrieben: hohe Importzölle auf Fahrräder und eine fehlgeleitete Entwicklungspolitik im Transportwesen müssen gekippt, das Image des Fahrrades soll aufgewertet werden.

1995 hört der Geographiestudent und Fahrradfan Jürgen Heyen-Perschon von dem Projekt und ist fasziniert. Sechs Jahre später schreibt er seine Doktorarbeit über den Einfluss nichtmotorisierter Transportmittel auf die wirtschaftlichen und sozialen Lebensgewohnheiten in den ländlichen Räumen Afrikas. Dr. Heyen-Perschon: »Transportmittel wie Busse, Taxen etc. sind einfach zu teuer für die Landbevölkerung. Die langen Wege führen dazu, dass nur wenige Jugendliche die Schule besuchen, Frauen den halben Tag mit dem Schleppen schwerer Wasserkanister verbringen oder Bauern ihre Waren nur mit hohen Kosten zum Markt bekommen«.

Das Fahrrad ist als kostengünstiges und technisch relativ leicht beherrschbares Transportmittel besonders gut geeignet, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung voran zu treiben. Denn mit einem stabilen Rad kann man schwere Lasten über weite Entfernungen und schlechte Wege transportieren. Gleichzeitig ist es in Anschaffung und Unterhaltung – ganz im Gegensatz zum Auto – finanzierbar.

Ulf Dietze

Vortrag und Diapräsentation durch Gäste von FABIO

Der Vortrag ist in Englisch und wird übersetzt.

Die Veranstaltung wird zwei Mal angeboten:

Mittwoch, 3. September, 18:30 Uhr, Philosophen-Turm, Hörsaal F, Von-Melle-Park, S-Dammtor/U-Hallerstraße

Mittwoch, 10. September, 19:30 Uhr, Goldbekhaus, Bühne zum Hof, Moorfurthweg 9, Metrobus 6/25 (Haltestelle Goldbekplatz)

Eintritt frei – Spenden für das Projekt sind willkommen

Ihr Vorteil als Mitglied:

- Sie sind als RadfahrerIn, FußgängerIn und BenutzerIn öffentlicher Verkehrsmittel als Privatperson haftpflichtversichert (bis zu 2 Mio. EUR, Eigenbeteiligung 150 EUR je Fall) und rechtsschutzversichert (bis zu 0,25 Mio. EUR, Eigenbeteiligung 150 EUR je Fall)
- Sie erhalten sechs Mal im Jahr die Zeitschrift »Radwelt« – inklusive Regionalteil »ADFCmagazin Hamburg«.
- Sie können kostenlos bzw. preisgünstig an Veranstaltungen wie Radtouren, Radreisemesse, Reparatur-Seminaren und der Velopartner-Börse teilnehmen.
- Sie erhalten Rabatt bei der Fahrraddiebstahlversicherung.
- Ihnen steht ein umfangreiches Angebot interessanter Radtouren zur Verfügung, an denen Sie zugünstigen Konditionen teilnehmen können. Die Radtourenprogramme werden kostenlos zugeschickt.
- Bei den ADFC-Partnerorganisationen im Ausland nehmen Sie deren Leistungen in Anspruch, als seien Sie dort Mitglied.
- In den ADFC-Infoläden können Sie sich ausführlich beraten lassen.
- Mit ihrem Beitrag unterstützen Sie das Engagement der ADFC-Aktiven für einen menschengerechten Verkehr.

Jahresbeitrag

- für eine Einzelmitgliedschaft EUR 38,- (ermäßigt EUR 25,-*)
- für die Familienmitgliedschaft EUR 48,- (ermäßigt EUR 38,-*)

* = Ermäßigt für Schüler/Studenten etc. mit Nachweis

Vorschau

Die nächste Ausgabe erscheint am
18. Oktober. Schwerpunkt: Baustellen

Artikelvorschläge oder Beitragsangebote
bitte per e-Mail oder Post an den ADFC.

Hier können Sie mitarbeiten

Rufen Sie einfach die AnsprechpartnerIn an. Wir freuen uns über jeden neuen Aktiven. – Verwenden Sie diese Telefonnummern bittenur, wenn Sie Interesse an der Mitarbeit haben. Für alle anderen Anfragen steht Ihnen die Geschäftsstelle zur Verfügung.

Gruppen im ADFC Hamburg ...

Bezirksgruppen Bergedorf, Eimsbüttel, Harburg: Interessierte melden sich bei Stefan Warda
Bezirksgruppe Mitte: Stefan Warda
Bezirksgruppe Nord: jeden 1. Do im Monat, 19:30 Uhr, »Edenhall«, Barmbeker Straße/
Semperstraße; Ole Burmester
Bezirksgruppe Wandsbek: jeden 1. Di im Monat, 19:30 Uhr, »Fenske«, Bramfelder Ch. 265;
Gundi Schuck
Arbeitskreis Radtouristik: Meike und Matthias Kuhlmann
Arbeitskreis Verkehr: 2. Do im Monat, 19 Uhr ADFC-Geschäftsstelle Wandsbek, Stefan Warda
»YES«-Nature (Jugendgruppe): Mathias Hansen
Liegeradstammtisch: 1. Mi im Monat, 19 Uhr in der »Lotte«, Haus drei, Hospitalstr. 107,
www.liegerad-hamburg.de; Frank Bokelmann
Offener Treff Verkehrspolitik: 4. Do im Monat, 19:30 Uhr in »Café Koppel«, Koppel 66; Stefan Warda
Redaktion Aktiv dabei (Aktivenrundbrief): Ulf Dietze
Redaktion ADFCmagazin Hamburg: Ulf Dietze
Redaktion www.hamburg.adfc.de: Thomas Brodersen
Infoladen Ohlsdorf: Helga Grewe
Infoladen Wandsbek: n. n.
Vorstand: Dirk Pfaue (Vorsitzender)

... und ihre AnsprechpartnerInnen

Bokelmann, Frank	Tel.: 82 50 21, k1@frank-bokelmann.de
Brodersen, Thomas	Tel.: 0431/545 99 77, t.brodersen@t-online.de
Burmester, Ole	Tel.: 61 33 93, Ole.Burmester@web.de
Dietze, Ulf	Tel.: 63 27 07 94, ulf_dietze@magicvillage.de
Grewe, Helga	Tel.: 29 82 05 62
Hansen, Mathias	Tel.: 630 37 76, kabelzombie@gmx.de
Kuhlmann, Meike und Matthias	Tel.: 850 88 65, meike.ten.brink@gmx.de
Pfaue, Dirk	Tel.: 690 19 54, Dirk_Pfaue@hamburg.de
Schuck, Gundi	Tel.: 647 27 99
Warda, Stefan	Tel.: 319 38 91, stefan.warda.adfc@ste-ward.de

Impressum

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club,
Landesverband Hamburg e. V., Wandsbeker Marktstraße 18, 22041 Hamburg

Postanschrift: ADFC Hamburg, Postfach 70 21 08, 22021 Hamburg
e-Mail: redaktion@hamburg.adfc.de

Redaktion: Amrey Depenau, Ulf Dietze (V. i. S. d. P.), Heiko Droste, Stefan Kayser, Stefan Klaschik, Peter de Leuw, Frank Rutkowski, Peter Vollmann

Mitarbeit: Frank Bokelmann, Stefan Warda u.v.a.

Layout: Ulf Dietze, Stefan Kayser, Internet: Thomas Brodersen

Anzeigen: Kristina Breyer, Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5 vom April 2003.

ISSN: 1617-092X, Auflage: 4500

Nachdruck oder Weiterverwendung von Beiträgen und Abbildungen nur mit
Genehmigung des ADFC Hamburg. Nachbestellungen unter o.g. Adresse oder
im Internet.

Adressen

Geschäftsstelle und Infoladen Wandsbek

ADFC Hamburg	Mo+Mi 18–20 Uhr
Wandsbeker Marktstraße 18	Fr 10–14 Uhr
Postfach 70 21 08	
22021 Hamburg	
Tel: 39 39 33 U/S Wandsbeker Chaussee (2 min. Fußweg)	
Fax: 390 39 55 od. U-Bahn Wandsbek Markt (5 min. Fußweg)	
ADFC-HH@t-online.de, neu: info@hamburg.adfc.de	

ADFC-Infoladen Ohlsdorf

Im Grünen Grunde 1 c	Di+Do 18–20 Uhr
22337 Hamburg	(1.11.–31.01. nur Di)
Tel: 50 04 88 25	direkt am Bahnhof U/S Ohlsdorf

Infoline

(aktuelle Hinweise und Veranstaltungstermine) Tel: 3907050

Internet

www.hamburg.adfc.de

Bankverbindung

ADFC Hamburg, Postbank Hamburg, BLZ 200 100 20,
Kto.-Nr.: 1488 09-201

Spendenkonto

ADFC Hamburg, Vereins- und Westbank, BLZ 20030000,
Kto.-Nr.: 11 11 0 12

Fördermitglieder



Fahrrad Löwe
Wandsbeker Ch. 13, 22089 Hamburg
Tel: 040/255 991

Radsport
VON HACHT
Bikes · Parts · Service



Radsport von Hacht
Breitenfelderstr. 9, 20521 Hamburg
Tel: 040/48 06 04 17

JODY
Jody Fahrräder
Hofweg 68, 22085 Hamburg
Tel: 040/22 73 94 74

FAHRRADTECHNIK
Wandsbeker Chaussee 98
22089 Hamburg



Rufnummer: 040-25499855
Fax: 040-25499854
FahrradTechnik
Lübecker Str. 112, 22087 Hamburg
Tel.: 040/25 49 98 55 • Fax: 040/25 49 98 54

HVV
Hamburger Verkehrsverbund
Steinstraße 7, 20095 Hamburg
Tel: 040/32 57 75 - 0

RAD & TAT
Fahrräder am Ottenser Marktplatz



Rad & Tat
Am Felde 2, 22765 Hamburg
Tel: 040/39 56 67

fahrrad
nielandt
Alles worauf man abfährt!
Fahrrad Nielandt
Friedrich-Ebert-Damm 30, 22049 Hamburg
Tel: 040/693 00 20
Straßburger Str. 9-11, 22049 Hamburg
Tel: 040/61 22 80

Riesendank für die Notfallhilfe am iMac geht an:
hauptsache.net GmbH
Phoenixhof - Ruhrstr. 11
22761 Hamburg
Telefon: 040 / 41 26 37 -30
Fax: -37

Grafische
Cat a. logue
Medien
Cat a. logue Grafische Medien
Röweland 8, 22419 Hamburg
Tel: 040/530 50 494 Fax: 040/530 50 585

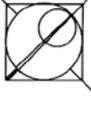


FAHRRAD RICHTER
Fahrrad Richter
Barmbekerstr. 16 4, 22303 Hamburg
Tel: 040/27 31 00

RADWERK
Radwerk Eimsbüttel
Langenfelder Damm 5+6, 20257 Hamburg
Tel: 040/49 93 37



SCHMECK
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Schmeck Ingenieurgesellschaft mbH
Gotenstraße 14, 20097 Hamburg
Tel: 040/69 65 25-0

KOECH
2-RAD TECHNOLOGIE
Koech 2-Rad Technologie
Sievekingsallee 94-96, 20535 Hamburg
Tel: 040/219 46 34



FAHRRADLADEN ACHIM ROSE
Markenräder mit indiv. Ausstattung
PATRIA *Utopia*
Fahrradladen Achim Rose
Erikastraße 45, 20251 Hamburg
Tel: 040/46 45 21

BIEDLER
bikes
Biedler Bikes
Jarrestr. 29, 22303 Hamburg
Tel.: 27 800 800

FCS
Fahrrad-Codier-Service
FCS Fahrrad-Codier-Service
Graben 11, 21481 Hamburg
Tel.: 040/253 295 85 Fax: 040/253 295 86
www.nullfahrradklau.de
info@nullfahrradklau.de

V • T • U
PLANUNGSBÜRO
VERKEHR • TECHNIK • UMWELT • GMBH
VTU Planungsbüro
Kümmelstraße 4, 20249 Hamburg
Tel: 040/48 70 60

www.RBK-Fahrraeder.de

Räder, die Freude machen.
RBK – Fahrräder
Denickestr. 25, 21073 Hamburg
Tel: 040/765 84 89

Fahrrad
Sohl
Cohrt
Fahrrad Cohrt
Saseler Chaussee 52, 22391 Hamburg
Tel: 040/640 60 64



WHEELS
GmbH
Alter Steinweg 14
20459 HH-City
342785
Fahrrad Wheels GmbH
Alter Steinweg 14, 20459 Hamburg
www.wheels-fahrrad.de
Tel: 040/34 27 85



VELOPARK
FAHRRADPARKSYSTEME
sicher · praktisch · gut
VeloPark
Wandsbeker Chaussee 284, 22089 Hamburg
Tel: 040/2 50 72 22